Skrzydlata POLSKA



NR 5 (187) • 30 STYCZNIA 1955 • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

POLSKA ZBUDUJE STOS ATOMOWY

PROPOZYCJA Związku Radzieckiego udzielenia pięciu państwom — Chinom Ludowym, Polsce, Czechosłowacji, Rumunii i NRD — pomocy naukowo-technicznej i produkcyjnej w stworzeniu baz naukowo-doświadczalnych w dziedzinie wykorzystania energii atomowej do celów pokojowych — jest jeszcze jednym, bezspornym faktem pokojowej polityki Związku Radzieckiego i braterskiej współpracy między narodami.

Polska jest jednym z tych państw, którym Związek Radziecki udzieli pomocy przy budowie stosów atomowych. Dzięki tej pomocy nasi uczeni z dziedziny fizyki atomowej przystąpią ze zdwojoną energią do prac naukowo-badawczych, opartych o posiadanie pierwszego w Polsce stosu atomowego. Prace uczonych polskich — tak samo jak ich bardziej doświadczonych przyjaciół radzieckich — mieć będą na uwadze przede wszystkim wykorzystanie energii atomowej dla dobra ludzkości — dla budowy elektrowni atomowych, dla badań w dziedzinie medycyny, biologii itd.

Uroczysta akademia w ZG LPŻ

Z okazji 10-lecia wyzwolenia Warszawy w Zarządzie Głównym LPŻ odbyła się uroczysta akademia, na której Prezes ZG LPŻ wręczył wielu zasłużonym pracownikom Medale Dziesięciolecia. Wśród odznaczonych znaleźli się również najlepsi pracownicy lotnictwa sportowego — działacze Aeroklubu PRL: wiceprezes APRL prof. Humen, Sekretarz APRL Rejniak, starszy technik Aeroklubu Warszawskiego Skóra, Derewiński, A. Jankowski, Figarski, Dudziński i inni.

Prezes ZG LPŻ gen. bryg. Józef Turski wręcza zasłużonym pracownikom LPŻ Medale Dziesięciolecia. Foto: B. Koszewski

ZNISZCZYĆ BROŃ ATOMOWĄ!

Biuro Światowej Rady Pokoju uchwaliło w Wiedniu, 19 stycznia br., następujący apel:

„Są rządy, które przygotowują dziś rozpętanie wojny atomowej. Chcą one, by narody pogodziły się z tym jako z czymś nieuniknionym. Zastosowanie broni atomowej doprowadziłoby do niszczycielskiej wojny. Oświadczamy, że rząd, który by rozpętał wojnę atomową, utraciłby zaufanie swego własnego narodu i zostałby potępiony przez wszystkie narody. Odtąd stawiać będziemy opór tym, którzy przygotowują wojnę atomową. Żądamy zniszczenia zapasów broni atomowej we wszystkich krajach i natychmiastowego wstrzymania jej produkcji".

Nowy Mistrz Sportu

Zarządzeniem Przewodniczącego GKKF nadany został tytuł Mistrza Sportu skoczkowi spadochronowemu Jerzemu Łoboddzie. Nowemu Mistrzowi Sportu serdecznie gratulujemy.
Foto: B. Koszewski

Samoloty szukają kutrów

SZEREG dni po huraganie, jaki przeszedł nad Polską i Europą, trwały na Wybrzeżu poszukiwania zaginionych kutrów rybackich — polskiego, niemieckiego i radzieckiego. W akcji poszukiwań, oprócz statków ratowniczych, brały także udział nasze samoloty.

III PLENUM ZG LPŻ

6 lutego br. odbędzie się III Plenum Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza. Celem plenarnych obrad będzie podsumowanie działalności organizacji elpeżetowskiej w 1954 r., ze szczególnym uwzględnieniem pracy wśród młodzieży, oraz wytyczenie zadań na rok bieżący.

5-lecie Wydawnictw Komunikacyjnych

Z okazji 10-lecia wyzwolenia Warszawy oraz 5-lecia istnienia Wydawnictw Komunikacyjnych, przedsiębiorstwo to urządziło w dniu 22 stycznia br. uroczystą akademię poświęconą tym dwum rocznicom. W czasie akademii Prezes Centralnego Urzędu Wydawniczego tow. Zaremba dokonał dekoracji wysokimi odznaczeniami państwowymi wielu zasłużonych pracowników Wydawnictw. M. in. odznaczeni zostali: Dyrektor Naczelny Wydawnictw tow. Jerzy Zalewski — Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Red. Naczelny Wydawnictw tow. Banaś — Złotym Krzyżem Zasługi.

Na łamach „Krasnej Zwiezdy"

Z okazji 10-tej rocznicy wyzwolenia naszej Stolicy dziennik „Krasnaja Zwiezda" opublikował m. in. wspomnienia generała brygady WP Michała Jakubika — pilota 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa" — poświęcone walkom powietrznym nad Warszawą.

Zakręty i skręty

NASZA prasa codziennie żywo zajmuje się sprawami wychowania młodzieży. Specjalny nacisk kładzie się na zagadnienia wykorzystania czasu młodzieży poza jej pracą zawodową, względnie nauką w szkole lub wyższej uczelni. Dziesiątki artykułów o charakterze problemowym zamieściły już takie dzienniki jak „Trybuna Ludu", „Życie Warszawy" czy „Express" — na tematy ożywienia atmosfery świetlic robotniczych i studenckich, zerwania ze schematyzmem zebrań i narad, zlikwidowania nudy ziejącej na imprezach młodzieżowych.

Nuda — ten efekt źle zorganizowanej pracy wśród młodzieży, wynik niedostatecznego zgłębienia i powierzchownego potraktowania rzeczywistych aspiracji młodych chłopców i dziewcząt, panoszy się nie tylko w świetlicach robotniczych i na zebraniach fabrycznych. Zabrnęła również i za bramy lotnisk, do siedzib aeroklubów i ośrodków lotniczych, szczególnie w okresie zimowym.

Dużo się mówi i pisze o słabej frekwencji młodych pilotów na zebraniach klubowych, o małym zainteresowaniu wykładami z teorii, o niklym w ogóle reagowaniu na przejawy życia klubowego. Analizuje się przyczyny tego stanu rzeczy, wysuwa również (coraz częściej) różnego rodzaju środki zaradcze. Coraz bardziej widać, że chęć zaradzenia złu staje się ogólniejsza.

A ja mam pewien projekt. Nie będzie to oczywiście ów złoty środek, mogący za jednym zamachem doprowadzić atmosferę życia w klubie do stanu doskonałości. Może on jednak w prosty, bezpośredni sposób wpłynąć na umocnienie naszej pozycji w walce z nudą i szablonem.

UCZMY SIĘ PIOSENEK! Zacznijmy (proszę się nie uśmiechać ironicznie) więcej śpiewać, i to tak bez wstydu, szczerze, otwarcie, całą gębą! Mamy zdrowe, mocne płuca, nie gorsze od tych, które mają nasi koledzy — lotnicy radzieccy, czechosłowaccy czy bułgarscy. A śpiewać tak jak oni, co tu owijać w bawełnę, nie potrafimy. Cóż, u licha, czyżby to miało być jedną z naszych kolejnych wad narodowych? Chyba nie. Po prostu za mało uwagi przywiązujemy do nauki śpiewu i... źle na tym przy różnych okazjach wychodzimy. Czyż trzeba przypominać momenty, kiedy wypadało śpiewać coś melodyjnego i nowego, a — nie było co? A Leszno, zawody międzynarodowe, kiedy gwoździem programu wokalnego naszych pilotów wobec gości zagranicznych było „Góralu, czy ci nie żal"? Prawda, że to melodia miła, rzewna, ale czy nie jest zbyt często powtarzana w kółko?

Dlaczego ludzie na świecie nie mają mówić o nas, podobnie jak o Czechosłowakach, że gdy tylko się zejdzie czterech Polaków, to już jest gotowy chór? Psiakość, z głęboką zazdrością słucha się nagranych na płyty jeszcze w okresie bukaresztańskiego Festiwalu Młodzieży i Studentów piosenek, śpiewanych przez amatorskie zespoły różnych krajów europejskich i pozaeuropejskich. To są wspaniałości. A u nas w ogóle, a w szczególności na terenie lotniczym? Źle, koledzy, kompromitująco wygląda sprawa śpiewu.

Uczmy się śpiewać. Nadróbmy wielkie zaległości na tym polu, a może to właśnie przyczyni się do ożywienia naszych lotnisk, świetlic klubowych i wypędzi nudę, której przecież niezbędnie jest zaciętym wrogiem.

WIKTOR ŻARSKI

Wojska Lotnicze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dysponują najnowocześniejszymi samolotami odrzutowymi krajowej produkcji i świetnie wyszkoloną kadrą pilotów, którzy II Zjazd ZMP witają nowymi sukcesami w dziedzinie szkolenia.
Foto: L. Fogiel

O REALIZACJI SZEFOSTWA W AEROKLUBACH

STANISŁAW DUDZIAK
Z-ca Kierownika Wydziału KF i PW Zarządu Głównego ZMP

W całym kraju — w każdej gromadzie, zakładzie produkcyjnym i szkole przebiegała przedzjazdowa dyskusja na temat treści i metod pracy ZMP, roli organizacji i zasad jej życia wewnętrznego, postawy członka ZMP, jego praw i obowiązków. Projekt statutu określał cele i zadania ZMP jako organizacji wychowującej młodzież, kształtującej wszechstronnie młodego człowieka: jego świadomość polityczną, aktywność społeczną, oblicze ideowe, charakter, światopogląd i postawę moralną. Nie ulega wątpliwości, że zastanawiając się nad wskazaniami zawartymi w projekcie statutu, każde koło ZMP, każdy zetempowiec w aeroklubie zadawał sobie pytanie: czy organizacja moja, czy moje koło ZMP spełnia tę rolę, czy potrafi pomagać młodemu człowiekowi w jego rozwoju?

Minęły dwa lata od chwili przyjęcia przez Plenum Zarządu Głównego ZMP historycznej uchwały o objęciu szefostwa nad Wojskami Lotniczymi i lotnictwem sportowym. W okresie tym poważnie poprawiła się praca ZMP w aeroklubach. Wzrosło zainteresowanie Zarządów ZMP pracą aeroklubów. Rok 1954 był rokiem szczególnej aktywizacji Zarządów ZMP. Po krajowej naradzie, odbytej w Zarządzie Głównym ZMP w sprawie pracy polityczno - wychowawczej w aeroklubach, poprawiła się praca z kadrą i uczniami-pilotami. Poważny dorobek posiada ZMP w doborze swych członków na szkolenie lotnicze.

Nie jest jednak celem mego artykułu podsumowywanie osiągnięć w pracy Związku Młodzieży Polskiej nad realizacją uchwały o szefostwie. Pragnę głównie zatrzymać się nad słabościami pracy ZMP w tej dziedzinie i niektórymi wnioskami na przyszłość. Rozwinięta na łamach „Skrzydlatej Polski" przedzjazdowa dyskusja wskazuje na braki, jakie mają miejsce w pracy terenowych organizacji ZMP przy realizacji tej uchwały.

Prowadzona praca jest nie zawsze systematyczna, można ją nazwać pracą od święta, od rocznicy do rocznicy, od naboru do naboru. Nie sprzyja to ani jej rozwinięciu, ani podniesieniu jej poziomu. Trudno od tak prowadzonej pracy spodziewać się dobrych rezultatów. W numerze 51 „Skrzydlatej Polski" z ub. r. ukazał się artykuł poświęcony Zarządom Zakładowym ZMP w Zakładach im. Stalina w Poznaniu i Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie. Autor artykułu słusznie krytykował nieróbstwo i niezaradność aktywu zetempowskiego tych dwu potężnych obiektów przemysłowych.

Nic dziwnego, że aerokluby Warszawski i Poznański nie mając pomocy nie mogą w pełni wykonywać swych zadań. Koło ZMP w Aeroklubie Warszawskim pracuje niesystematycznie, a Zarząd Dzielnicowy ZMP Warszawa — Grochów nic nie robił, aby ten stan rzeczy zmienić.

Można by również postawić pytanie kierownictwu Aeroklubu Warszawskiego: co zrobiło, aby poprawić pracę Koła? Praca polityczno-wychowawcza, chociaż w 1954 r. poprawiła się, posiada jednak w dalszym ciągu zasadnicze braki. Nasza praca polityczno - wychowawcza jest często płytka i powierzchowna. Znaczy to, że niedostatecznie wyjaśniamy młodzieży istotną treść i cel tych zadań, z którymi do niej idziemy, że pracę polityczną próbujemy nieraz zastąpić metodami komenderowania i administrowania. Nasza praca jest częstokroć oderwana od potrzeb i zainteresowań młodzieży. Nierzadko występuje nieumiejętność wiązania działalności polityczno-wychowawczej z konkretnymi zadaniami jakie stoją przed aeroklubem.

Zadania stojące przed nami w roku 1955 będą wymagały zdecydowanej poprawy stylu pracy polityczno - wychowawczej. W aeroklubie wychowywać musimy człowieka wszechstronnie przygotowanego do trudnej, odpowiedzialnej ale jakże pięknej służby dla Ojczyzny. Chcemy, aby młodych chłopców i dziewczęta cechowały: odwaga, wytrwałość i samodzielność, uczciwość, prostota i koleżeństwo, głęboka miłość do Ojczyzny, do Partii i Rządu, dzięki którym każdy może uczyć się zaszczytnego zawodu lotnika. Wpajać musimy w młodzież poczucie wielkiej odpowiedzialności przed narodem za osiągane wyniki w szkoleniu, uczyć właściwego stosunku do drogocennego sprzętu, który państwo oddało w ręce młodzieży. Organizacja ZMP-owska i kadra ma do spełnienia trudne i odpowiedzialne zadanie. Tak trudne i odpowiedzialne, jak trudna i odpowiedzialna jest praca w lotnictwie. Nowoczesny sprzęt lotniczy wymaga mistrzowskiego opanowania. Ten, kto chce nim w pełni owładnąć, musi być człowiekiem o dużej wiedzy, kulturze i sprawności fizycznej. Musi ponadto swój sprzęt szanować i stale go ulepszać. To dążenie do mistrzowskiego opanowania sprzętu, poszanowania maszyny — powinna ZMP-owska organizacja rozwijać usilnie wśród swych członków i wszystkich młodych pilotów.

Utarło się twierdzenie, że główną formą wychowywania takich właśnie ludzi jest referat czy pogadanka. Oczywiście byłoby to zawężaniem pracy polityczno-wychowawczej. Obowiązkiem naszym jest rozwinięcie codziennej pracy z uczniami-pilotami i kadrą na starcie, w świetlicy czy w domu. Organizować musimy wiele ciekawych imprez i zawodów, spotkań, dyskusji nad książką i filmem, systematyczne zajęcia sportowe i świetlicowe. Zaniedbywana dotychczas praca z kolektywem ZMP w grupach szkoleniowych powinna obecnie znaleźć się w centrum uwagi kierownictw i aktywu aeroklubów; kolektywy zetempowskie mają przecież stać się pomocnikiem kierownictwa i instruktorów w pracy wychowawczej.

Nie będzie można mówić o dobrych wynikach w pracy wychowawczej na terenie lotniczym, jeżeli nie będzie systematycznej pracy podstawowej organizacji partyjnej i koła ZMP. Doświadczenia ubiegłoroczne wykazują, iż w okresie lotnym nie odbywano systematycznie zebrań i narad partyjnych i partyjno-zetempowskich, a przecież powinno być odwrotnie. Okres ten wymaga ogromnego wysiłku całego kolektywu i pomoc organizacji w tym okresie powinna być szczególnie duża. Koło ZMP nie może ograniczyć się do pracy w aeroklubie, a obowiązkiem jego jest utrzymywanie ścisłego kontaktu z organizacjami ZMP, z których rekrutują się piloci, informowanie ich o postępach, postawie i wynikach jakie osiągają w szkoleniu. Przecież współodpowiedzialność za wyniki uczniów-pilotów ponoszą macierzyste koła ZMP.

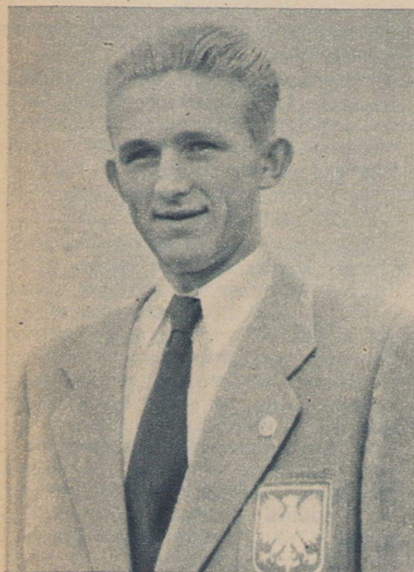
Zarząd Główny ZMP wycofał proporzec przechodni. W jego miejsce ufundowany został Sztandar Przechodni dla przodującego aeroklubu. Tak zaszczytne wyróżnienie zobowiązuje aerokluby do wzmożenia tempa pracy, podnoszenia jej poziomu. Koło ZMP wyrabiać musi wśród pracowników lotnictwa sportowego i pilotów atmosferę walki o zdobycie tytułu Przodującego Aeroklubu i zaszczytnego wyróżnienia, jakim jest zdobycie Sztandaru Przechodniego ZG ZMP.

Szczególnie ważne zadania stoją przed Zarządami Miejskimi i Powiatowymi ZMP, które muszą okazać jak najdalej idącą pomoc kołom ZMP w aeroklubach, we właściwy sposób kierować ich pracą, wysłuchać sprawozdań z ich działalności.

Chodzi o to, by każdy Zarząd ZMP posiadał roboczy plan, systematycznie realizowany, by praca nad realizacją uchwały o szefostwie była systematycznie oceniana na posiedzeniach Zarządów ZMP. Towarzysze z Zarządów, którzy tymi sprawami zajmują się od święta, muszą dokładnie przypomnieć sobie wskazania uchwały Plenum i wyciągnąć dla siebie właściwe wnioski.

Uchwały II Zjazdu ZMP staną się dla Związku Młodzieży Polskiej i całej młodzieży drogowskazem w pracy nad umacnianiem siły gospodarczej i obronnej naszej ukochanej Ojczyzny Polski Ludowej.

NASI DELEGACI NA II ZJAZD ZWIĄZKU MŁODZIEŻY POLSKIEJ



HENRYK ŻYDORCZAK przodujący pilot szybowcowy Aeroklubu Ostrowskiego.



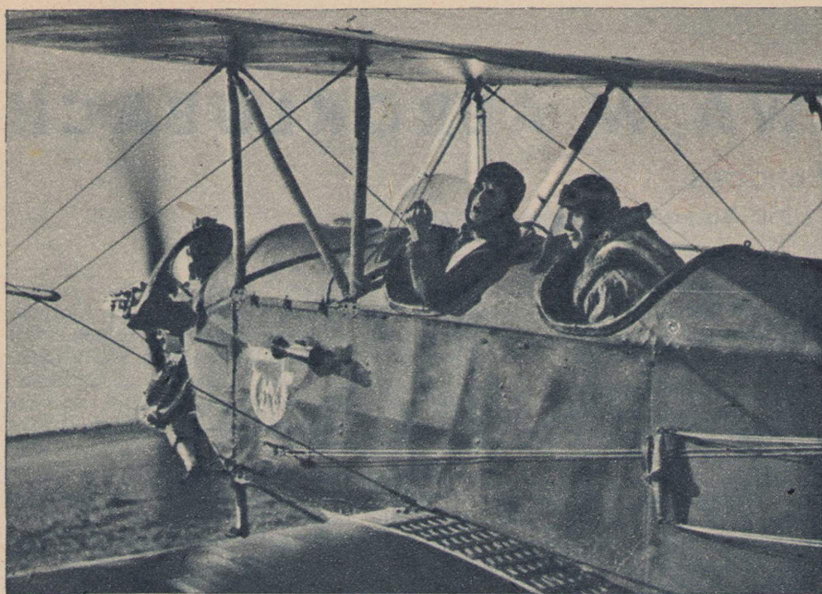
PPOR. PIL. PETROJC, przodujący pilot bojowy naszych Wojsk Lotniczych.



PPOR. PIL. ZBRUG przodujący pilot bojowy naszych Wojsk Lotniczych.



KPR. WALDEMAR MIERUŃSKI przodujący strzelec pokładowy. Fot: Fogiel (3)



ZMP-owcy Aeroklubu Rzeszowskiego startują po nowe osiągnięcia.



Prezydium uroczystego zebrania załogi Wytwórni i Aeroklubu Rzeszowskiego.

W przeddzień II Zjazdu

Nowe perspektywy Aeroklubu Rzeszowskiego

Od z górą dwóch lat ściany Zarządów ZMP (zwłaszcza wyższych szczebli) zdobi efektownie wydrukowany tekst uchwały o objęciu szefostwa nad lotnictwem. Jednak stosunek do niej poszczególnych Zarządów był bardzo różny; jedne — w miarę swych możliwości i umiejętności wprowadzały uchwałę w życie, inne — niekiedy o niej wspominały, pozostałe zaś — wykluczyły ją poza nawias codziennej pracy. Ta ostatnia sytuacja istniała m. in. i w ZW ZMP w Rzeszowie oraz wszystkich podległych mu kołach. Tymczasem Aeroklub Rzeszowski borykał się z szeregiem trudności (niewystarczający napływ kandydatów zdolnych do szkolenia lotniczego, słaba frekwencja na zajęciach spowodowana trudnościami w uzyskiwaniu zwolnień z pracy na szkolenie lub trudnym dojazdem na lotnisko, położone dość daleko od miasta itp.), którym kierownictwo i aktyw klubowy nie zawsze zdołali zaradzić. Ale ZW ZMP tym się nie interesował.

Dopiero wiadomość o II Zjeździe ZMP poczyniła w tym kierunku radykalne zmiany. Nie bez znaczenia było także przypomnienie ZG ZMP o szefostwie nad lotnictwem oraz wizyty pracowników klubu i ZW LPŻ w Zarządzie Wojewódzkim ZMP. Od tej właśnie chwili obie organizacje — ZMP i LPŻ — znalazły wspólny język i współpraca zaczęła się rozwijać. Skoro więc „ruszyła góra", włączyły się również „doły"; w kołach ZMP zaczęto śmielej mówić o lotnictwie, a zetempowcy przodującego zakładu pracy — Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego (wśród których jest również kilku pilotów klubowych) — na specjalnie zwołanym plenarnym posiedzeniu Zarządu Zakładowego podjęli uchwałę, w której m.in. czytamy:

„...Realizując uchwałę ZG ZMP o objęciu szefostwa nad lotnictwem ZZ ZMP w czynie na cześć II Zjazdu — po wysłuchaniu referatu i dyskusji — postanawia objąć patronat nad Aeroklubem Rzeszowskim... Uroczystego objęcia patronatu dokonać dnia 10 stycznia 1955 r..."

Zaczęły się więc intensywne przygotowania do wspomnianej uroczystości. Oprócz pracy organizacyjnej prowadzono szeroką akcję propagandową. Z miejscowego radiowęzła poprzez głośniki płynęło do hal fabrycznych słowo o lotnictwie... Także w prasie zakładowej nie zabrakło artykułów lotniczych. Cel jaki postawił przed sobą ZZ ZMP — wzbudzenie zainteresowania oraz spopularyzowanie zagadnień lotniczych wśród całej załogi — został osiągnięty. Świadczył o tym chociażby fakt, że do chwili oficjalnego objęcia szefostwa nad klubem (tj. do 10 stycznia br.) do ZZ ZMP wpłynęło z górą sto podań kandydatów na szkolenie lotnicze.

Ale nie tylko młodzież porwało lotnictwo... O tym można było przekonać się na uroczystym zebraniu poświęconym objęciu szefostwa. Ze smakiem, lotniczo udekorowaną salę zakładowego Domu Kultury zapełnili nie tylko młodzi. Obok nich siedzieli także ich starsi towarzysze pracy i z równą uwagą chłonęli każde słowo referatu ...o tradycjach naszego ludowego lotnictwa, ... o osiągnięciach sportowców powietrznych, ...o wspaniałych perspektywach lotniczej młodzieży...

W dyskusji jaka wywiązała się po referacie, obok rzeczowych uwag dotyczących sprawniejszej organizacji dnia lotnego w klubie (o czym mówił pil. Gajoch), padło szereg serdecznych słów zapewnień i wzajemnych zobowiązań współpracy.

— ...Nasza organizacja partyjna — powiedział m.in. dyrektor naczelny Wytwórni tow. Smolarkiewicz — będzie służyła swym kierownictwem politycznym w pracy klubu, a cała załoga otoczy go troskliwą opieką i wszechstronną pomocą...

W imieniu pilotów i kadry klubu wystąpił instruktor samolotowy Przepióra, mówiąc m. in. — Jesteśmy przekonani, że objęcie szefostwa przez wasz zakład będzie miało olbrzymi wpływ na usprawnienie pracy aeroklubu oraz polepszenie jej wyników. Pragnąc wyrazić całej załodze Wytwórni wdzięczność za okazaną miłość do lotnictwa i troskę o jego rozwój, zapewniamy was, że ustokrotnimy nasze wysiłki, aby zadania postawione przed nami przez Partię i Rząd — wykonać z honorem.

Ukoronowaniem dyskusji była uchwała, której obszerne fragmenty brzmią:

„...Załoga naszego zakładu, doceniając rolę lotnictwa w rozbudowie gospodarki narodowej i obronności kraju, postanawia z dniem dzisiejszym objąć szefostwo nad Aeroklubem Rzeszowskim... W związku z tym postanawiamy:

— Całokształtem pracy Aeroklubu kierować będzie Rada Klubu, wyłoniona spośród załogi zakładu i pracowników aeroklubu...

— Przy współpracy ZW ZMP poczynić starania o uruchomienie lotniska w pobliżu miasta i przeniesienie na nie aeroklubu.

— Otoczyć troską i opieką pracę aeroklubu, kierować na szkolenie lotnicze najlepszych aktywistów, być współodpowiedzialnymi za dobór kandydatów i realizację planów wyszkolenia.

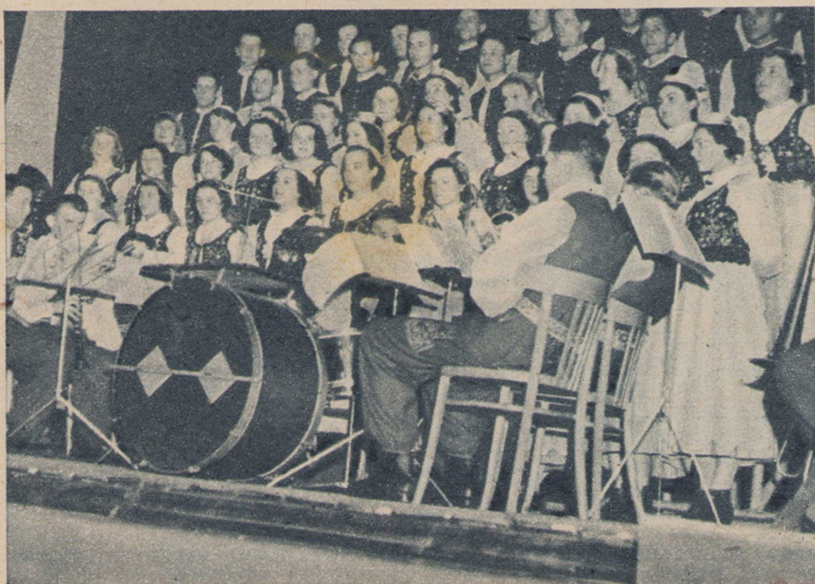
— Wezwać Aeroklub Robotniczy Rzeszów II i Aeroklub Podkarpacki do współzawodnictwa o tytuł przodującego aeroklubu w województwie i proporzec przechodni ZW ZMP.

Nad realizacją uchwały będzie czuwał ZZ ZMP, dyrekcja i aeroklub..."

Założenia uchwały są śmiałe i cenne. Realizacja ich niewątpliwie sprawi, że liczne kryzysy jakie przeżywał Aeroklub Rzeszowski w czasie swego rozwoju będą należały do bezpowrotnej przeszłości. W przekonaniu tym utwierdza nas fakt, że w Radzie Klubu, w skład której wchodzą m.in. dyrektorzy: naczelny — tow. Smolarkiewicz (przewodniczący) i bytowy — tow. Kaliciński (wiceprzewodniczący) — całym sercem oddani sprawie lotnictwa — znaleźli się ludzie doświadczeni i wartościowi, którzy wysunięte postulaty będą konsekwentnie wprowadzali w czyn.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Uroczystość objęcia szefostwa uświetnił swymi występami jeden z rzeszowskich zespołów artystycznych, zyskując brawa zebranych. Foto: Jaśko (2)



Przodujący pilot Aeroklubu Rzeszowskiego ZMP-owiec Feliks Kawala.



„Orlik" gubi skrzydło

Napisał: ADAM ZIENTEK • 2 • Ilustrował: J. M. WOJCIECHOWSKI

Teraz byłem już ostrożniejszy: zamiast krążyć, utrzymywałem się w miejscu łagodnymi ósemkami, ciągle kontrolując swoje położenie względem chmurki, utrzymującej się stale w miejscu.

W miarę zbliżania się do jej wysokości stwierdzałem z zadowoleniem, że wznoszenie wzrastało, choć porywistość powietrza stawała się nieznośna. Wbrew mej woli szybowiec wykonywał w powietrzu tak niezwykłe harce, że tylko z trudem doprowadzałem go do jakiego takiego położenia. Toteż gdy na wysokości 1 300 metrów osiągnąłem podstawę obłoku, odrzuciłem stanowczo myśl kontynuowania wznoszenia w chmurze. W ślepym pilotażu nie czułem się jeszcze pewnie, w dodatku w takich warunkach. Oddaliłem się nieco od chmury, opadłem szybko i powróciłem znów do mojej „windy"). Manewr ten powtórzyłem kilka razy, stale dochodząc do wysokości 1 300 metrów.*

Tymczasem chmury zaczęły wyraźnie wzrastać — wypełniały coraz więcej niebo i rozbudowywały się wzwyż. Co gorsza — zaczął padać drobny „kapuśniaczek". Wydawało się, że będę zmuszony przerwać lot. Postanowiłem przynajmniej przemieścić się pod wiatr bliżej gór, by zobaczyć, co dzieje się dalej na południe. Lecz o dziwo: zaledwie wysunąłem się przed chmurę, lot uspokoił się. Znalazłem się w równomiernym, spokojnym wznoszeniu i zaraz zmniejszyłem szybkość, by nie wypaść z niego przedwcześnie. Szybowiec, ustawiony pod wiatr, zawisnął nieruchomo w miejscu. Wznoszenie wzrosło do 1 m/sek, deszczyk przestał padać. Oczekiwałem, że w każdej chwili może wrócić poprzednia „huśtawka" — nie wracała jednak.

Dopiero teraz zauważyłem, jak mocno miałem zaciśniętą rękę na drążku sterowym. Korzystając ze spokoju mogłem puścić zupełnie drążek, aby rozetrzeć zesztywniałą dłoń. Szybowiec leciał sam. Pomyślałem też o zapiskach i rozejrzałem się za notatnikiem. Znalazłem go na podłodze — zsunął się widocznie przy wstrząsach. Naszkicowałem przekrój sytuacji chmur i wykreśliłem ich położenie na mapie.

W odróżnieniu od pospolitych chmur kłębiastych, czyli tzw. cumulusów, które nakrywają jak czapką obszar wznoszenia, moja chmura „nosiła" wyraźnie przed swoją przednią krawędzią. Było to niezwykłe, ale potwierdzało teoretyczne oczekiwania inżyniera Matza.

Wznosząc się ciągle, wleciałem w olbrzymi korytarz, utworzony przez dwa podłużne zwały chmur, ustawione w poprzek do kierunku wiatru. W niczym niezmąconym spokoju „spacerowałem" tym osobliwym korytarzem w jednym i drugim kierunku, z zadowoleniem stwierdzając stały przyrost wysokości. „Tak więc wyglądają możliwości lotów wysokościowych przy halniaku!" — cieszyłem się z uczynionego odkrycia.

Odczułem zimno. Koszulę miałem przylepioną do pleców: spociłem się poprzednio podczas intensywnego sterowania, a teraz, kiedy „rozgrzewka" skończyła się, ziąb dokuczał tym bardziej, że słońce zniknęło bezpowrotnie za chmurami. W ogóle chmur było coraz więcej. W miarę wznoszenia mój korytarz zwężał się coraz bardziej, ograniczając widzialność ziemi. Z wysokości 2 600 metrów widziałem już tylko połyskujące jeziorko wodociągowe w Wapienicy. Było jasne, że za chwilę chmury około mnie zamkną się. Uspokojony łatwym przebiegiem lotu nie próbowałem temu zapobiec. W ostatniej chwili włączyłem kontakt elektrycznego zakrętomierza, chcąc na tle resztek widoczności ziemi sprawdzić jego działanie. Stwierdziłem wtedy, że jestem w pułapce: przyrząd działał odwrotnie!

Niektóre typy zakrętomierzy przy odwrotnym podłączeniu prądu odwracają wskazania — w prawym zakręcie wskazują lewy i naodwrót. Przy naprawach przewodów zdarzają się pomyłki — dlatego zakrętomierz należy zawsze sprawdzić w powietrzu, póki nie jest jeszcze potrzebny. Pochłonięty trudnym lotem zapomniałem o tym, a teraz było za późno...

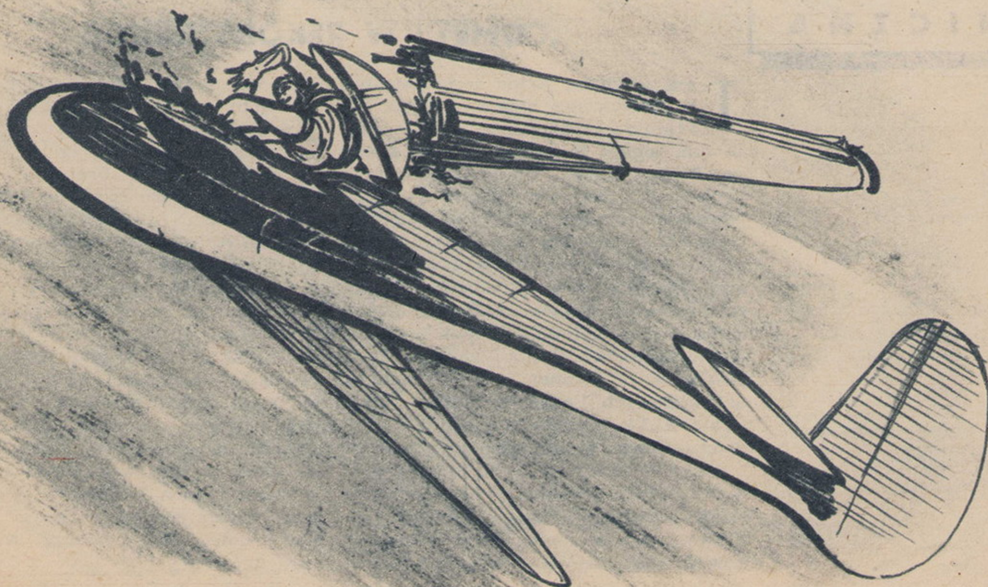
Co robić? Pilotaż szybowca w locie ślepym według odwrotnych wskazań stwarzał perspektywy takich trudności, jak dla kierowcy prowadzenie samochodu, w którym ktoś nagle odwrócił działania kierownicy. Korkociąg — nie wchodził w rachubę na „Orliku". Skok ze spadochronem z całego szybowca — nigdy!

Decyzja musiała zapaść w sekundzie: ziemia już znikła! Postąpiłem tak jak postąpił by chyba każdy szybownik: postanowiłem spróbować szczęścia! Ustawiłem szybowiec w locie prostym z wiatrem i pogrążyłem się w chmurach. Wskazówka zakrętomierza znajdowała się w środku. Wiedziałem, że dopóki tam pozostanie, wszystko będzie w porządku. Gdy wychyli się w którąkolwiek stronę, trzeba będzie interweniować. Wtedy może być źle — bo jak się wystrzec pomyłki?

Zrobił się mrok i zaczęła sypać drobna „kaszka". Wpatrzony w tarczkę przyrządu nie zauważyłbym tego, gdyby nie zmieniony szum szybowca. Jakaś drobna korekta szybkości kazała mi spojrzeć na szybkościomierz. Gdy po sekundzie powróciłem do zakrętomierza, strzałka była lekko wychylona. W prawo.

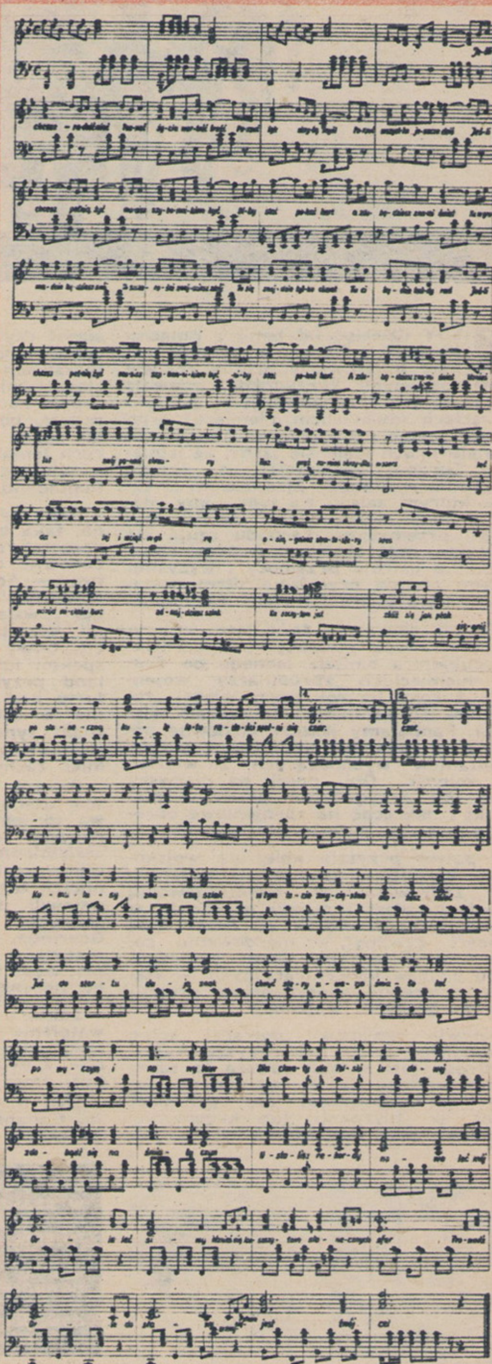
*) — tj. do wznoszenia.

Dokończenie nastąpi.



Józef Niespał

MARSZ SZYBOWNIKÓW



Jeśli chcesz radość mieć
Poznać życia wartość, treść,
Porzuć lęk, skrytą myśl,
Porzuć wszystko jeszcze dziś.

Jeśli chcesz pełnią żyć,
Musisz szybownikiem być.
Niby stal pokaż hart,
A zdobędziesz z nami świat.

Tu w gromadzie będziesz swój.
Tu szczerości znajdziesz zdrój.
Tu się znajdzie tylko chwat,
Tu Ci będzie każdy rad.

Jeśli chcesz pełnią żyć,
Musisz szybownikiem być.
Niby stal pokaż hart,
A zdobędziesz z nami świat.

Wznieś lot swój ponad chmury.
Rozpręż ramion skrzydła wszerz.
Leć dalej i wciąż w górę,
Osiągniesz stratosfery kres.

Wśród wichrów burz
Odnajdziesz szlak,
Ku szczytom już
Zbliż się jak ptak.
Sięgnij po słoneczną kulę,
Lotu radości spełni się czar.

Cumulusy znaczą szlak —
W tym locie zwycięstwo możesz mieć.
Już do startu dają znak —
Chwyć stery, uwaga, śmiało leć,

Po wyczyn i nowy laur,
Dla chwały, dla Polski Ludowej.
Zdobądź się na śmiały czyn,
Ustalisz rekordy nowe.

Leć mój orle, leć siwy
Wznieść się ku szczytom słonecznych sfer.
Prowadź orle do sławy,
W zwycięstwie jest Twój cel.



Powracające upiory

KIEDY dziesięć lat temu z gmachu Kancelarii Rzeszy w Berlinie runęły hitlerowskie orły z chciwie rozpiętymi skrzydłami, zdawało się, że to już bezpowrotnie, że po tylu napaściach imperializm niemiecki ostatecznie zostanie zniszczony. Ale już po niewielu latach stało się jasne, że istnieją w Europie zachodniej, a przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych ludzie, którym zależy na tym, aby niemiecki imperializm odżył. Wielcy potentaci przemysłowi Zachodu czują się zagrożeni, boją się coraz bliższej chwili upadku ustroju przemocy i wyzysku. Dlatego pragną przeciwko siłom postępu i pokoju uzbroić Niemcy zachodnie.

Nic też dziwnego, że z łaski amerykańskich władz okupacyjnych zasłużona na szubienica omijała jednego po drugim niemieckich zbrodniarzy wojennych. Z roku na rok coraz więcej „fachowców od zabijania" opuszczało więzienia. Pamiętamy jeszcze niedawne powitanie z kwiatami Kruppów i innych potentantów wychodzących z więzień na wolność. Oni poszli na pierwszy ogień, by przygotować przemysł niemiecki i nakręcać na zbrojeniowe obroty gospodarkę Niemiec zachodnich.

A potem przyszła kolej na wojskowych. Wysłużeni generałowie hitlerowscy, zaprawieni w bombardowaniu otwartych miast i osiedli wiejskich, w strzelaniu z samolotów do bezbronnej ludności cywilnej, w mordowaniu zakładników, urządzaniu obław, organizowaniu obozów koncentracyjnych — stali się potrzebni amerykańskim organizatorom gorączki wojennej.

Panowie wojskowi potrafili sobie przygotować grunt pod przyszłe kariery. Droga jest niemal zawsze ta sama — bez względu na to, czy generał siedział w Landsbergu, czy przysiadł gdzieś w Hiszpanii lub Argentynie. Najpierw pisał pamiętniki, w których sławił czyny swoje i współzbrodniarzy, dawał wskazówki, olśniewał swym rutyniarstwem w krwawym rzemiośle, wyciągał wnioski i snuł fantastyczne koncepcje na temat nowej wojny. Dobra to robota, bo z jednej strony łatwo zarobić sporo dolarów od wydawców łaknących tematyki wojennej, a poza tym pokazuje się mędrcom z amerykańskiego Pentagonu, że coś się umie.

Taka była droga marszałka Kesselringa, taka była droga wielu innych. Nie pozostał również w tyle inny generał — cudowne dziecko hitlerowskiego lotnictwa — Adolf Galland. Niedawno prasa doniosła, że były członek Legionu „Condor", wsławiony wyczynami w Hiszpanii, uczestnik napaści na Polskę, Francję, bitwy o Anglię, były generalny inspektor lotnictwa hitlerowskiego — Galland przybył z Argentyny do Frankfurtu nad Menem. Przybył, oczywiście nie w celach turystycznych, jest bowiem typowany na dowódcę lotnictwa wojskowego nowego Wehrmachtu Niemiec zachodnich.

Powrót Gallanda poprzedziły oczywiście utartym trybem pamiętniki. Ciekawa to lektura — przemyślnie spreparowana, umiejąca przemycić kult i uwielbienie dla Führera i „sławnej" hitlerowskiej armii. Ileż w tych pamiętnikach tego „rycerskiego ducha" jakim wsławili się dowódcy niemieccy, ile ciepłych słów pod adresem Hitlera, Goeringa, Udeta i całego zastępu organizatorów ubiegłej wojny, którzy zginęli bądź to samobójczo, bądź na stryczku norymberskim.

Lektura takich pamiętników jest bez wątpienia wielką przyjemnością i podnietą dla neohitlerowskich odwetowców. Z drugiej zaś strony uwodzicielsko kusi amerykańskich mocodawców.

„Nie można zapominać — pisze *) m. in. Galland — że w początkach wojny Luftwaffe istniała zaledwie od czterech i pół lat. W tym krótkim okresie czasu stała się ona największą potęgą lotniczą na świecie. Było to znamienne osiągnięcie, tym bardziej niezwykłe, że twórcy tego lotnictwa zaczynali dosłownie od punktu zerowego: nie dysponowali żadną organizacją jednostek, nie mieli ani jednej szkoły pilotów, nie mieli sztabu, który by był godny tej nazwy; nie było ani techników, ani uczonych, nie było jednego nawet laboratorium doświadczalnego, ani jednego samolotu bojowego. Niemcy nie miały wtedy fabryk, które by mogły te samoloty wytwarzać, brakowało też urządzeń niezbędnych do fabrykacji benzyny syntetycznej, tak koniecznej dla kraju pozbawionego naturalnych źródeł ropy naftowej. Krótko mówiąc — twórcy ci nie mieli nic".

„Jeżeli Luftwaffe mogła w ramach „planu" rozwinąć się tak wszechstronnie, zawdzięczała to bezsprzecznie swojemu naczelnemu dowódcy, Hermanowi Goeringowi... Goering dzięki swej energii i namiętnemu umiłowaniu lotnictwa potrafił tej nowej broni zapewnić miejsce, jakie w jego pojęciu należne jej było w arsenale zbrojeniowym wielkiego mocarstwa europejskiego. W tym podstawowym punkcie miał on z pewnością całkowitą rację".

Prawda, że to brzmi zachęcająco: „patrzcie! przed ostatnią wojną światową z niczego potrafiliśmy w ciągu czterech i pół roku zbudować armię lotniczą. Weźcie nas tylko teraz — ludzi energicznych i rozmiłowanych w lotnictwie, a w krótkim czasie stworzymy taką samą Luftwaffe".

Pamiętniki Gallanda pełne są przechwałek o jego wspaniałych walkach, o własnej nieustraszoności i męstwie. Ale pan generał nie kryje się z tym, że kiedy lotnictwo hitlerowskie odnosiło początkowo sukcesy w pierwszej fazie napaści na Związek Radziecki, skupiając swą działalność na niszczeniu niewojskowych celów i mordowaniu ludności cywilnej — mniej wtedy zajmował się mówieniem o męstwie i chwale „tysiącletniej Rzeszy", a więcej swoją i swej rodziny skórą.

Po zakończeniu wojny pan generał Galland długo przebywał w Argentynie, gdzie oczywiście były większe wówczas szanse wyjścia cało z zawieruchy niż na przykład w okupowanych Niemczech.

Obecnie zaś można wracać z honorami na odpowiednią posadkę dowódcy nowej Luftwaffe.

Pisanie pamiętników popłaca jeszcze z innych względów. Przy okazji można wiele rzeczy upiększyć, wiele zatrzeć. Oczywiście — licząc na krótką pamięć ludzką. Bo przecież inaczej pan generał Galland nie pozwoliłby sobie na twierdzenie, iż pod koniec wojny „w tym już przecież krytycznym okresie, wojna w powietrzu zachowała jeszcze swój rycerski charakter, jaki dawno już zatraciła walka na ziemi".

Narody niemal całej Europy pamiętają jednak bardzo dobrze ową „rycerską" podstawę hitlerowskich piratów powietrznych. I dlatego w chwili, gdy na kartach książek i czasopism zachodnio-europejskich zaczynają znowu, jak widma straszyć fotografie Hitlerów, Goeringów, Udetów, Moeldersów i Gallandów — rośnie potężny ruch, który domaga się pozostawienia upiorów w niepamięci, który walczy o zachowanie pokoju, który pokrzyżuje agresywne plany amerykańskich finansistów i ich zachodnio-niemieckich najemników, marzących o odwecie.

MAREK DĄBROWA

---

*) Wg „Aviation Magazine" (Francja) 1954 r.



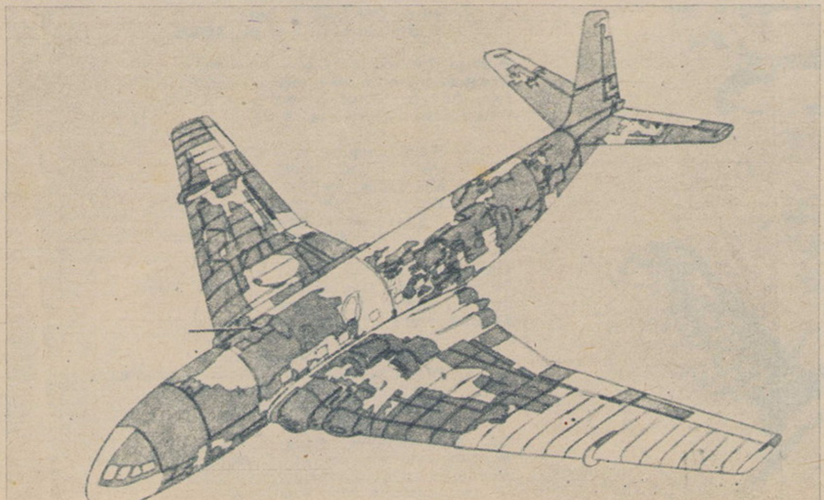
Sam „führer" zaszczycał i wyróżniał w czasie wojny Gallanda wysokimi odznaczeniami (jak to widzimy na zdjęciu z lewej). Dlaczego nie miałby obecnie wyróżniać go nowy „führer", dając mu nominację na dowódcę neohitlerowskiej „Luftwaffe" zwłaszcza, że kandydat na dowódcę zna doskonale rzemiosło mordowania ludzi z powietrza.

Zdjęcie prawe. Z tej dobranej trójki powietrznych bandytów znanych w czasie ostatniej wojny pozostał tylko Galland (w środku — z lewej Udet, z prawej Moelders), aby „kontynuować" dalej w państwie Adenauera „dobre tradycje" hitlerowskiej pirackiej Luftwaffe. Zdjęcia: „Aviation Magazine".



KRONIKA TECHNICZNA

„COMET" W REKONSTRUKCJI

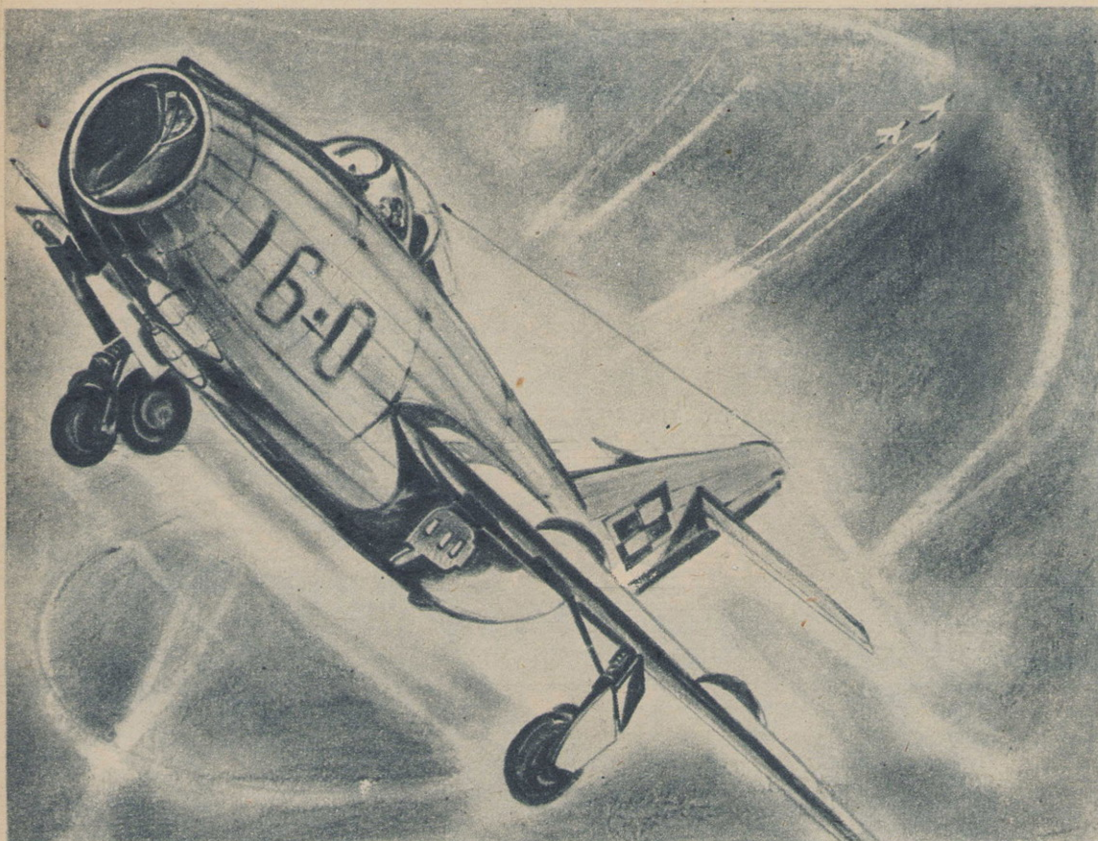


Jeszcze chyba żadna seria katastrof lotniczych nie była nigdy tak dokładnie badana jak miało to miejsce w odniesieniu do słynnych wypadków samolotów „Comet". Dla znalezienia rzeczywistych przyczyn katastrof, które poważnie nadszarpnęły dobre imię brytyjskiego przemysłu lotniczego, pedantyczni Anglicy nie pożałowali sił i środków. Specjalna komisja złożona z kilkuset ekspertów lotniczych podjęła z jednej strony długotrwałe badania pozostałych samolotów „Comet" na ziemi i w powietrzu, z drugiej zaś — dokonała drobiazgowych badań szczątków samolotu G-ALYP, wydobytych z dna Morza Śródziemnego w okolicach wyspy Elby.

Jak donosiliśmy w r. ub. przy poszukiwaniu tych szczątków zastosowanie znalazł głębinowy aparat telewizyjny. Niestety, nawet mimo zastosowaniu tak nowoczesnej metody poszukiwań nie udało się odnaleźć wszystkich elementów samolotu. Z reprodukowanej ilustracji, przedstawiającej rekonstrukcję rozbitego samolotu G-ALYP, widać wyraźnie których szczątków brak. Ilustracja ta służyć może również za miarę trudności prac komisji — rozbicie samolotu na kawałki (w powietrzu czy przy uderzeniu o wodę?) było niemal idealne.

Sprawozdanie złożone przez komisję przed brytyjskim parlamentem było bardzo obszerne. Myliłby się jednak ten, kto sądził by, że wyjaśniło ono w pełni przyczyny tragicznej serii katastrof z ub. roku. W sprawozdaniu była wprawdzie mowa o „eksplozji" kabin ciśnieniowych na wysokości, jednak fakt wydarzenia się ich w eksploatacji, a nie w czasie długich lotów homologacyjnych, jest bardzo znaczący. Sprawa samolotów „Comet" ciągle jeszcze owiana jest mgłą tajemnicy...

R. W.



POLSKIE ODRZUTOWCE

Przedstawiciel redakcji „Życia Warszawy" uzyskał specjalny wywiad z dyrektorem Nawrockim na temat rozwoju polskiego przemysłu lotniczego. Rozmowa ta dotyczy stanu naszego lotnictwa w okresie międzywojennym i przedstawia rozwój lotnictwa po wojnie, ukoronowany produkcją wysokiej klasy bojowych samolotów odrzutowych. Poniżej zamieszczamy pełny tekst wywiadu. (red.)

— Może zechciałby pan przedstawić pokrótce sytuację przemysłu lotniczego w okresie poprzedzającym drugą wojnę światową?

— Należy zacząć od tego, że w okresie przedwojennym polski przemysł lotniczy rozwijał się 20 lat. Efekty ilościowe były istotnie rozpaczliwie niskie, natomiast warto powiedzieć o dobrych tradycjach polskiej myśli technicznej, o wybitnych inżynierach, stwarzających doskonałe na owe czasy typy samolotów, z tym jednak, że nie znajdowali oni warunków pełnego i szerokiego rozwoju. Bardziej nowoczesne samoloty jawić się zaczęły od 1934 roku w znikomo małych seriach, ale polska myśl techniczna zabłysła w takich typach, jak myśliwiec P-7, P-11, P-24. Typy te tworzył znany inż. Puławski (zabił się przed wojną w czasie katastrofy). Znane są sukcesy takich typów samolotów jak RWD-7 i 13, odnoszące sukcesy w organizowanych podówczas challenge'ach. Warto przypomnieć, że samolot myśliwski PZL-24, skonstruowany przez naszych inżynierów, brał nagrody w Zurichu, Pradze i w Stanach Zjednoczonych. Istniały więc i wówczas talenty, istnieli ludzie wysoce uzdolnieni. Trzeba tu jednak przypomnieć, jakie to warunki gospodarcze stwarzała katastrofalna polityka sanacji. Oto polski przemysł lotniczy oparty był wyłącznie na dostawach maszyn i oprzyrządowania z zagranicy. Nawet, gdybyśmy założyli, że wojna trwałaby dłużej, to lotnictwo nasze i przemysł lotniczy, uzależnione pod każdym względem od dostaw zagranicznych, przestałyby istnieć.

Sytuacja w hutnictwie polskim, od którego przemysł lotniczy również zależy, a więc opanowanie hutnictwa przez kapitał zagraniczny, niewielki zakres asortymentów hutniczych — był jeszcze jedną przyczyną zahamowania rozwoju przemysłu lotniczego, był również jedną z przyczyn tego, iż stan naszego lotnictwa, jak wiemy to z własnych, smutnych doświadczeń, nawet w minimalnym stopniu nie zapewniał obronności kraju. Jak katastrofalne w skutkach było uzależnienie się od zagranicy — świadczy przykład owych 150 sztuk samolotów „Łoś", które to stały nieruchomo na lotniskach polskich z powodu braku przyrządów pokładowych z zagranicy. Znane są i już przytaczane były wielkie afery łapówkowe, w które zamieszani byli „dyktatorzy polskiego lotnictwa" w związku z dostawami z zagranicy.

— Jak odbiły się wojenne losy na stanie polskiego przemysłu lotniczego?

— Hitlerowscy okupanci likwidowali i tak niewielki stan posiadania. W nielicznych zakładach lotniczych zainstalowali produkcję uboczną, a cofając się zdewastowali fabryki kompletnie, wywożąc maszyny, a hale wysadzając w powietrze.

— Czy nie zechciałby pan teraz powiedzieć naszym czytelnikom o losach tego ważnego przemysłu w Polsce Ludowej?

No, początki były bardzo smutne. W opuszczonych zakładach, dokąd ściągali rozproszeni robotnicy, zaczynano produkcję zupełnie nie związaną z lotnictwem. Była to, rzec można, produkcja zdecydowanie „cywilna". Robiono łyżki, garnki, części maszyn. Wkrótce jednak nadeszła poważna pomoc. Aby umożliwić nam podniesienie poziomu starych i wychowanie nowych kadr lotniczych Związek Radziecki dostarczył nam dokumentacji wielce w czasie wojny zasłużonego samolotu „kukuruźnika". Zaczęliśmy produkować ten typ samolotów, robimy to do tej pory, dostarczając sprzętu szkoleniowego. W tym samym czasie i nasi konstruktorzy przystąpili już do dzieła. Powstały więc konstrukcje szkolne. I tak np. inż. Tadeusz Sołtyk skonstruował samolot typu „Junak", produkujemy go nadal również dla celów szkoleniowych. Warto przypomnieć, że zespół inż. Żurakowskiego stworzył doświadczalny typ śmigłowca. Inżynier ten pracuje obecnie nad nowym typem śmigłowca opartego na najwyższych zdobyczach techniki w tej dziedzinie. Taka jest pokrótce historia pierwszych pięciu lat.

— Wydaje się, że zbliżamy się do centralnego punktu naszej rozmowy. Może zechciałby pan, wobec tego, powiedzieć, co uczyniono w kierunku powstania w pełni nowoczesnego przemysłu lotniczego?

— Zasadniczy przełom w tej dziedzinie nastąpił w roku 1950. Partia i Rząd powzięły decyzję produkowania samolotów bojowych, odrzutowych, w związku z postulatem wzmocnienia obronnych sił naszej ojczyzny. Przedsięwzięcie to wymagało olbrzymiego wysiłku inwestycyjnego. Powstało pilne zadanie budowy od nowa wielkich zakładów przemysłowych. Jednocześnie młody ten przemysł musiał budując się opanowywać tajemnice procesów produkcyjnych. Cóż, nawet nasza stara, zasłużona kadra nie znała skomplikowanych arkanów nowej techniki budowania samolotów odrzutowych. **W ciągu 4 lat przemysł lotniczy w Polsce Ludowej opanował w pełni technikę produkcji, wychował i wykształcił nowe kadry robotników i inżynierów, przyciągnął wybitnych naukowców.** Trzeba tu powiedzieć, że 85 proc. stanu naszych załóg — to młodzież.

Dziś powiedzieć mogę śmiało, że budowa płatowca, silnika odrzutowego i budowa skomplikowanej aparatury i oprzyrządowania została w pełni opanowana. Tutaj trzeba podkreślić, że osiągnęliśmy to, czego nie osiągnął polski przemysł lotniczy przed wojną. Produkujemy wszystkie elementy samolotu odrzutowego w oparciu o surowce i materiały krajowe. W osiągnięciu tak wysokiego sukcesu walnie dopomógł nam Związek Radziecki. Doświadczeni budowniczowie lotnictwa radzieckiego przyszli nam z najdalej idącą pomocą. Uczyliśmy się od nich — i to zadecydowało o sukcesach.

— Pozwoli pan teraz na kolejne pytanie. Czy istnieją jakieś specjalne cechy polskiego odrzutowca?

— Budujemy dziś w polskich fabrykach samolot o najwyższych zaletach bojowo-taktycznych i technicznych. W tej klasie samolotów nasz odrzutowiec przewyższa odpowiedni typ samolotów krajów zachodnich. Wyższość polega na większej szybkości, zwrotności i sile ognia. Wysokiej klasy wyposażenie w decydujący sposób usprawnia i ułatwia pracę pilota, pozwala mu na maksymalne wykorzystanie wszystkich walorów maszyny w walce obronnej. Jak bowiem wiemy, samolot myśliwski nosi wszystkie cechy lotnictwa obronnego. Trzeba tu dodać, że osiągnąwszy sukcesy, nie stoimy w miejscu. Nasi konstruktorzy, specjaliści w budowie sprzętu lotniczego, pracują nad dalszym rozwojem lotnictwa. Jednocześnie przemysł nasz, mimo młodości, stworzył już potężny zastęp racjonalizatorów i nowatorów techniki.

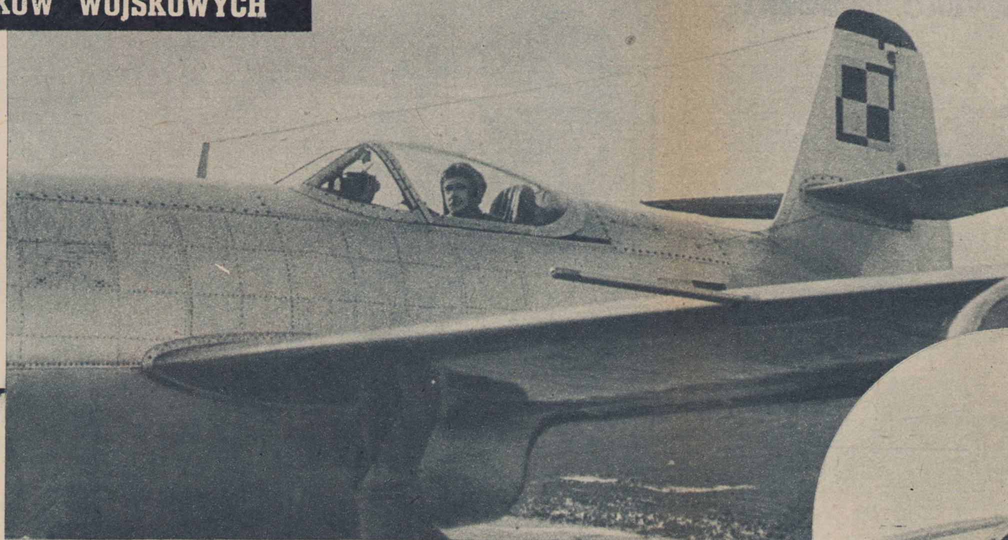
A teraz jeszcze uwaga na marginesie naszej rozmowy. Polski przemysł lotniczy, tak unowocześniony i rozbudowany, jest jakby to można powiedzieć — **„rozsadnikiem postępu technicznego".** Nasze wymagania są bardzo wysokie — zmuszają inne przemysły do osiągania produktów najwyższej jakości. W tej dziedzinie nastąpił już prawdziwy przełom. Przemysły, z którymi współpracujemy, a więc hutniczy, chemiczny, maszynowy, przyrządów precyzyjnych, elektrotechniczny, teletechniczny potrafiły w służbie obronności kraju osiągnąć poziom wyrobów w pełni odpowiadających nowym, niezmiernie wysokim wymaganiom.

Rozmowę przeprowadził

TADEUSZ JACKOWSKI

Z ŻYCIA NASZYCH LOTNIKÓW WOJSKOWYCH





Lot ZETEMPOWCA MAKARUKA

Odpowiedzialne zadania spełniają piloci naszego odrzutowego lotnictwa myśliwskiego, pełniąc czujną straż polskiego nieba. Piloci-myśliwcy nabrali już dużej wprawy w przechwytywaniu celów powietrznych, a czynią to równie dobrze w dzień, jak i w nocy.

*

...Ppor. Makaruk siedząc w kabinie swojej maszyny czekał na rozkaz startu. Ustawione wzdłuż pasa startowego reflektory dziesiątkami lamp oświetlały pilotowi drogę.

W pewnej chwili z ciemności nocy wynurzyły się dwie sylwetki osrebrzonych w blaskach reflektorów odrzutowców i ze świstem silników przeleciały nad lotniskiem. W słuchawkach wyraźnie dało się słyszeć słowa kierownika lotów: „Przytrzymaj, jeszcze przytrzymaj"! Lecąc teraz w świetle reflektorów maszyny wyrównały lot i zaczęły wytracać wysokość. Chwilę później już mknęły po pasie lądowania.

Makaruk jeszcze raz obrzuca wzrokiem przyrządy pokładowe, sprawdza hełmofon, radiostację.

— Startować zezwalam! — słyszy komendę. Ostatni rzut oka na przyrządy nawigacyjne i maszyna zaczyna nabierać szybkości.

Makaruk wystartował do lotu na przechwycenie przeciwnika. Nie jest to zadanie łatwe, gdyż warunki atmosferyczne nie są najlepsze. Lekka mgła pogarsza widoczność, a dość silnie wiejący wiatr też ujemnie wpływa na wykonanie zadania.

Silniki pracują rytmicznie, a wzrastający szum w słuchawkach jest zapowiedzią nowego rozkazu ze stanowiska dowodzenia. Nawigator stacji naprowadzania przekazuje pilotowi polecenie podwyższenia pułapu o 300 metrów i zmianę kursu.

Po minucie lotu nowy rozkaz: „Nieprzyjaciel z lewej pod wami"! Czas ucieka szybko. Ppor. Makaruk walczy z ciemnościami, chciałby je przeniknąć swym wzrokiem, dojrzeć „przeciwnika". Już kilka razy ulegał złudzeniu, że widzi jego światła pozycyjne, ale to było tylko złudzenie. Pogodne wygwieżdżone niebo jest jednocześnie sprzymierzeńcem i wrogiem. To właśnie migocące gwiazdy dają złudzenie ogników wylatujących z dyszy samolotu przeciwnika. Raptem przed pilotem wyrasta nowa trudność — dołem przesuwają się zwały chmur. Wystarczy, aby „przeciwnik" dał nura w chmurę i... Makaruk nie chce o tym myśleć, skupia swą uwagę jeszcze bardziej na poszukiwaniu celu.

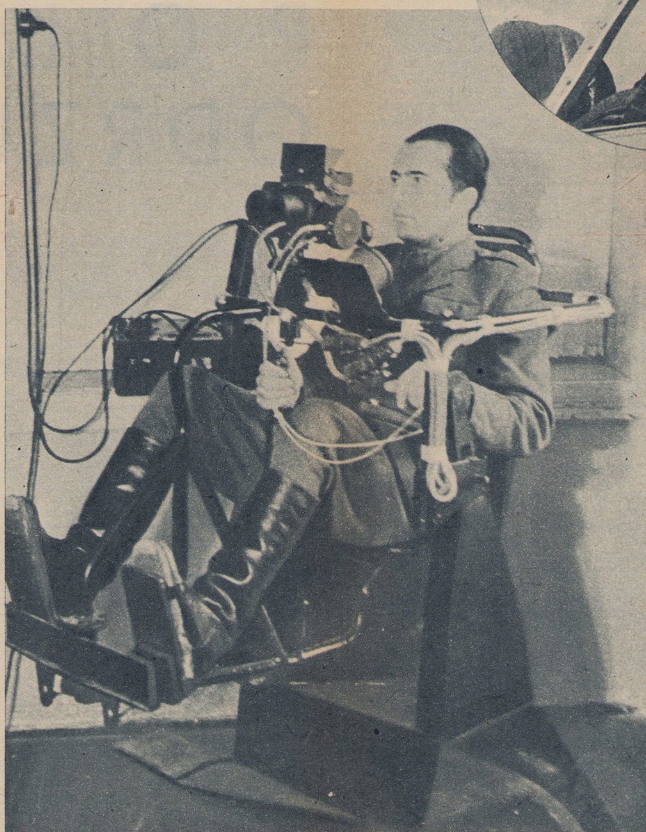
W pewnej chwili pilot aż znieruchomiał w napięciu. W odległości 2 kilometrów ujrzał wyraźnie języki ognia. Prędzej — prędzej — to myśl, która całkowicie nim owładnęła. Maszyna leci z zawrotną szybkością. W tej chwili na pilota działa potężne przeciążenie. Wtłacza go ono w fotel, tamuje oddech. Odległość między „nieprzyjacielem", a Makarukiem raptownie maleje. Cel zostaje przechwycony, o czym pilot natychmiast melduje na stanowisko dowodzenia.

Makaruk bierze kurs powrotny na lotnisko. Schodzi na niższy pułap i z mgły zaczynają się wynurzać pojedyncze światła. Zdala widać migocące płomyki lamp wyznaczających pas startowy. Pilot wypuszcza podwozie i melduje o tym kierownikowi lotów.

„Lądować zezwalam" — pada w odpowiedzi głos kierownika lotów.

W tym momencie rozbłyskują znów potężne reflektory, kładąc długą smugę światła wzdłuż betonowego pasa. Reflektory gasną dopiero wtedy, gdy pilot odkołowuje maszynę z pasa startowego. Makaruk wychodzi uśmiechnięty z kabiny. Do długiego szeregu osiągnięć dorzucił jeszcze jeden sukces. Wniósł tym samym swój wkład do walki o utrzymanie sztandaru przechodniego ZG ZMP.

ADAM SPYTEK



Nowoczesny pilot-myśliwiec musi być jednocześnie doskonałym strzelcem. Ppor. Makaruk przed każdym lotem przyswaja sobie na odpowiedniej aparaturze treningowej nawyki strzeleckie.

Start do lotu na przechwytywanie celów powietrznych wymaga sumiennego przygotowania samolotu przez obsługę techniczną, oraz dużych kwalifikacji teoretycznych i praktycznych pilota myśliwskiego. W kabinie przodujący pilot ZMP-owiec, podporucznik Makaruk. Rozkaz brzmi: „Przechwycić cel powietrzny!"
Foto: Fogiel (4)



Wskazówki technika samolotu są zawsze bardzo cenne i ważne. Dlatego pilot wysłuchuje ich z uwagą.

RADZIECKA PRASA FACHOWA O MZS

OBSZERNE i rzeczowe sprawozdanie z Leszna przynosi czasopismo „Krylia Rodiny" w artykule kierownika ekipy radzieckiej, Leonida Pietrianowa. Artykuł opisuje metody treningu oraz taktykę zawodników radzieckich, podkreślając ich zespołowość. Pietrianow pisze:

„Niejednego nauczyliśmy się od naszych polskich kolegów. Zupełną nowością był dla nas np. „szybkościowy" start lotny, polegający na przypikowaniu do wysokości 1000 m, po czym szybowiec redukował szybkość i odzyskiwał wysokość".

O zawodnikach polskich Pietrianow wyraża się z najwyższym uznaniem. „Prowadzili oni właściwie we wszystkich konkurencjach. Byli to poważni konkurenci o ogromnym doświadczeniu i wysokim mistrzostwie. Ich szybowce były idealnie dostosowane do polskich warunków termicznych".

Jak wiadomo, w czasie MZS pogoda w Lesznie była nieszczególna. Pietrianow wyraża w związku z tym przypuszczenie, że okolice Leszna prawdopodobnie nie należą do najlepszych pod względem termicznym. „Wznoszenia zwykle nie przekraczały 1—2 m/sek. W tych warunkach polskie „Jaskółki" okazały się bardzo dobre".

W dalszej części artykułu Pietrianow opisuje szczegółowo własności „Jaskółki", przeprowadzając porównanie z radzieckim A-9. „W czasie zawodów w Lesznie nie było odpowiednich warunków dla naszych ciężkich szybowców. Stąd wniosek, że w przyszłości powinniśmy na zawody międzynarodowe występować nie tylko na ciężkich, ale i na lekkich szybowcach".

Artykuł podkreśla doskonałą organizację zawodów, przytaczając jako dowód fakt, że start wszystkich szybowców trwał nie dłużej jak 30—31 minut. W ogóle sposób startu bardzo przypadł do gustu radzieckim pilotom. „W ZSRR hol za samolotem odbywa się na linkach stalowych o długości 100 m. W Lesznie stosowano z powodzeniem linki konopne o długości zaledwie 25 m, co znacznie upraszczało start. Okazało się nawet, że na takiej lince można z powodzeniem startować z płozy na ciężkim A-9, używając do holu samolot PO-2, co u nas uchodziło dotąd za niewykonalne".

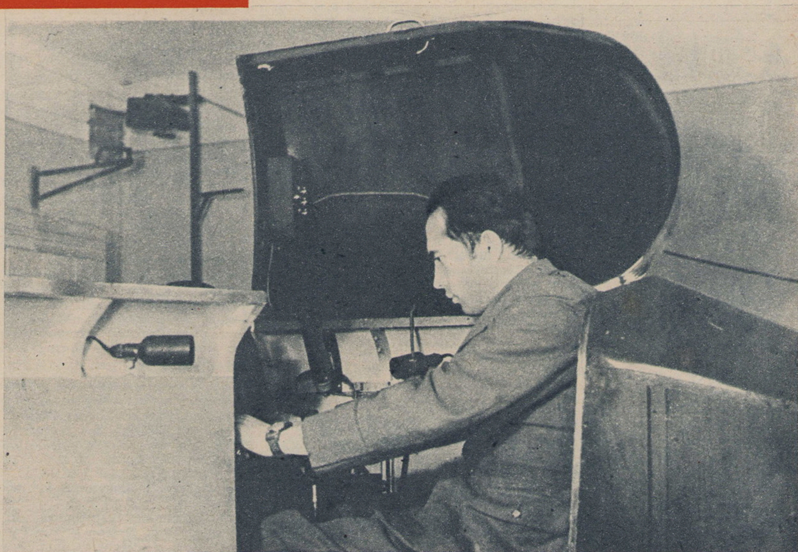
„Nowym doświadczeniem było dla nas odczepianie się nie wyżej 700 m, w miejsce zwykłej u nas wysokości 1000 m. Tak samo nowością było dla nas ograniczenie wysokości meldowania się na punktach trasy. U nas meldowanie wykonuje się na dowolnej wysokości, w Lesznie na 1000 m. Zaś dolot do mety z maksymalnym wyliczeniem, na wysokości 1—2 m nad taśmą, nawet za cenę ewentualnego lądowania wprost przed siebie, wręcz wykraczało poza nasze dotychczasowe poczucie dyscypliny lotniczej!".

„Naturalnie te nowe dla nas okoliczności, do których zawodnicy nasi musieli się dopiero przyzwyczaić, nie mogły pozostać bez wpływu na nasze oficjalne wyniki. Mimo to umiejętności naszych pilotów zostały obiektywnie uznane przez wszystkich uczestników zawodów. Niemniej muszą oni nadal pracować nad sobą i podnosić swoje kwalifikacje, aby w przyszłości osiągnąć jeszcze lepsze sukcesy. Musimy też pilnie śledzić postępy szybownictwa zagranicą i lepiej poznać taktykę pilotów zagranicznych".

Zdaniem Pietrianowa — w dziedzinie konstrukcji szybownictwu radzieckiemu potrzebne są nowe typy szybowców wyczynowych o uniwersalnych własnościach.

„Obecnie radzieccy szybownicy mobilizują swe siły dla zdobycia nowych sukcesów, dalszego umasowienia i utrzymania swej przodującej w świecie pozycji".

Za



Loty nocą na samolocie odrzutowym wymagają od pilota starannego przygotowania. Dlatego ppor. pil. Makaruk pilnie trenuje na kontrolnym stoisku pilotażowym sposoby posługiwania się przyrządami pilotażowo-nawigacyjnymi.

SPRAWY DO PILNEGO ZAŁATWIENIA

Dotychczas praca u nas w modelarni „szła", ale teraz leży. Składają się na to następujące przyczyny:

1) BRAK MATERIAŁÓW. Kilkakrotnie wysyłałem zapotrzebowania do ZW w Łodzi, ale skutku nie odniosły — tłumaczą się tym, że zamówili materiały w styczniu 1951 roku i jeszcze im nie przysłano. Co mówić o kole, kiedy zarządy wyższe „nawalają". Przewiduję, że obecnie będzie to samo co w roku ubiegłym. Założyłem kurs I stopnia, ale rozleciał się on z powodu braku materiałów. Nie wiem czy przy takim stanie rzeczy możemy wykonać plan nałożony przez ZW — na pewno nie! Droga Redakcjo, w miarę możności postaraj się zmienić to biurokratyczne podejście do młodzieży.

2) BRAK PLANÓW MODELI zatwierdzonych przez ZG LPŻ (Jakie to są w ogóle plany programowe?).

3) BRAK PODSTAWOWYCH NARZĘDZI — takich jak młotki (ani jednej sztuki), piłki do drewna czy wiertarki. Również w tej sprawie zwracałem się do ZW, ale odpowiedź była ta sama: „nie mamy".

4) ODCZUWAMY TEŻ BRAK LITERATURY FACHOWEJ. Braki te hamują pracę w modelarni.

A teraz kilka spraw ogólnych: 1) sprawa konspektów. Chcąc przygotować wykład, trzeba szperać w kilku książkach (a nie zawsze się je posiada), co sprawia pewne trudności w przygotowaniu. Czy nie warto by pomyśleć o wydaniu książki, która zawierałaby materiały teoretyczne i ważniejsze zagadnienia z praktyki w danej klasie? Ułatwiłoby to pracę instruktorowi i modelarzom, co by później wpłynęło na wyniki nauczania — na pewno by były one lepsze. 2) Sprawa silników modelarskich — czy nie warto sprowadzić silników z zagranicy, np. ze Związku Radzieckiego czy Czechosłowacji? (dotyczy to także gumy modelarskiej).

JÓZEF REK
Radomsko

OD REDAKCJI:

Naszym zdaniem, sprawy wymienione przez korespondenta są do załatwienia, ale wymagają energicznej interwencji Wydziału Modelarskiego ZG LPŻ. Nie wątpimy, że kierownictwo wymienionego Wydziału otwarcie, jasno i samokrytycznie naświetli sytuację małego lotnictwa w Polsce oraz przedsięweźmie wszelkie środki zmierzające do poprawienia istniejącego stanu rzeczy. Nie wątpimy, że w końcu głos krytyki prasowej przypomni o stale aktualnym obowiązku wyczerpującej odpowiedzi na każdą krytykę.

Obsługa silnika samozapłonowego

W odpowiedzi na liczne listy naszych Czytelników z zapytaniami o podstawowe zasady obsługi nowego silnika 1,5 cm³, zamieszczamy skrót tych zasad z uwagami, że:

a) żaden opis nie zastąpi doświadczenia praktycznego,

b) zamieszczony skrót zawiera jedynie najniezbędniejsze wiadomości ogólne,

c) poniższy skrót opisu nie zwalnia Wytwórni Nr 2 i CEZAS-u od obowiązku dołączenia do każdego silnika wyczerpującego opisu obsługi i metryki z uwagami kontroli technicznej.

Przed przystąpieniem do pierwszego zapuszczenia silnika należy:

Rys. a — sporządzić hamownię z dwóch listew drewnianych (olcha, buk, jesion, sklejka) o wymiarach ok. 10x10x150 mm z wywierconymi 4 otworami dla śrub mocujących silnik. Listwy te należy przykręcić do stołu lub deski, 4 wkrętkami do drewna.

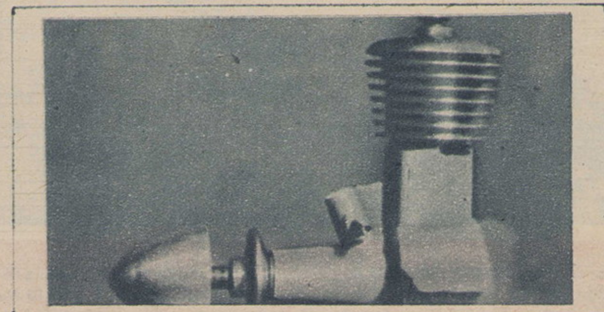
Rys. b — zamocować silnik 4 śrubami z nakrętkami, umieścić zbiornik z paliwem, jak pokazano na rys. strzałką i połączyć go z gaźnikiem silnika rurką z plastyku.

Rys. c — założyć śmigło lub klocek drewniany o średnicy ok. 250 mm, ustawiając go tak, aby przy jego położeniu poziomu (1) tłok w cylindrze (2) idący w górę napotykał na wyraźnie wyczuwalny pod palcem opór („kompresję").

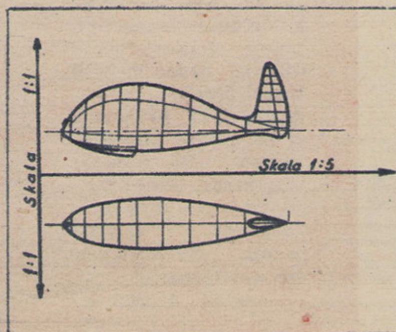
Rys. d — zamocować śmigło w tym położeniu.

Rys. e — dokręcić iglicę gaźnika (3) do oporu, dokręcić śrubę regulacji (4), sprawdzić czy w zbiorniku znajduje się paliwo, następnie odkręcić iglicę (ok. 2—3 obroty), odkręcić śrubę regulacyjną (3—4 obroty), zasłonić palcem otwór wlotowy gaźnika i obracać powoli śmigło (3—4 razy) do chwili, kiedy na palcu ukaże się spora kropla paliwa; odjąć palec i obracając energicznie śmigło (5) spowodować rozruch silnika.

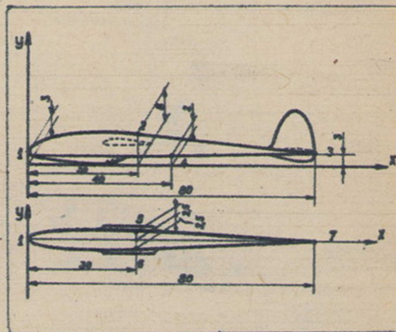
Rys. f — gdy silnik zaskoczył, zwiększyć obroty (uzyskać wysoki ton), stopniowo dokręcając śrubę regulacyjną. Następnie należy dobrać właściwe ustawienie iglicy gaźnika, ostrożnie ją dokręcając. **Inż. J. W.**



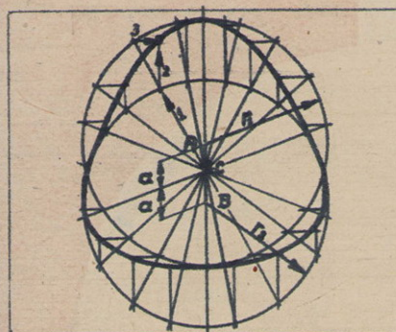
PROJEKTUJEMY SZYBKO I DOBRZE



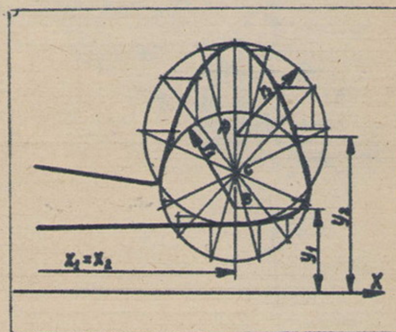
Rys. 1. Plan skażony kadłuba.



Rys. 2. Parametryczne przedstawienie kadłuba.



Rys. 3. Sposób wykreślania krzywych stożkowych.



Rys. 4. Określenie współrzędnych statecznika pionowego.

Z powyżej wymienionego tematu biorę dwa zagadnienia: a) rozrysowanie modelu na elementy, b) parametryczne przedstawienie konstrukcji modelu. Przy opracowaniu projektu modelu napotykamy w zasadzie na jeden dość ważny problem, mianowicie rysowanie trzech rzutów modelu w skali 1:1 lub 1:2 w celu pobrania wymiarów wręg. Nie jest to przyjemne i zabiera dużo czasu, szczególnie gdy model jest duży. W celu usprawnienia pracy przy rysowaniu wręg oraz innych części modelu stosuje się tak zwane plany skażone. Planem skażonym nazywamy plan mający na osiach pionowej i poziomej różne skale. W konkretnym przypadku, na przykład, na kadłubie modelu wymiary wysokości i szerokości kadłuba pozostawiamy bez zmian, a wymiary długości rysujemy w skali zmniejszonej: 1:2, 1:5, 1:10 itd., w zależności od potrzeby (rys. 1).

Zaletą planów skażonych jest oszczędność papieru, łatwe wyrównanie wszelkich nieciągłości linii, zarówno obrysu jak i podłużnic. Poza tym istnieje możność stosowania zwykłego kompletu krzywików do rysowania obrysu, a zatem otrzymywania dokładnych wymiarów wręg. Wadą planów skażonych to nieproporcjonalny wygląd kadłuba na rysunku. Widać jednak jasno, że zalety górują nad wadami.

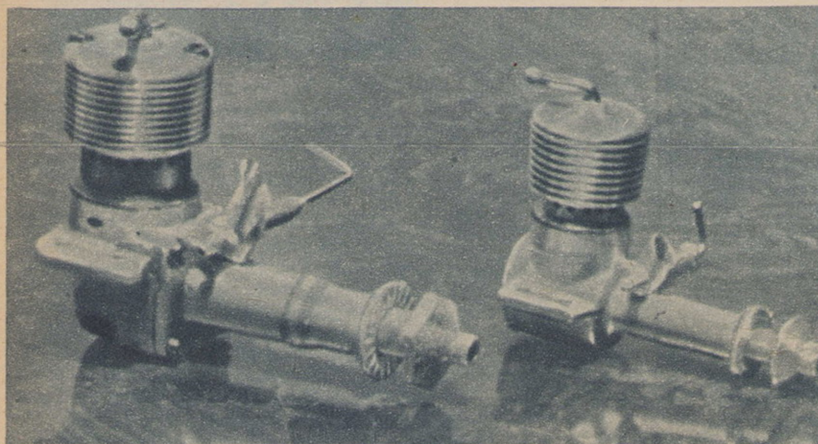
Z planu skażonego pobieramy wymiary i wówczas mamy pewność, że tak narysowane wręgi nie będą musiały być „pasowane na siłę" w prototypie. Oprócz wymiarów wręg z planu skażonego można uzyskać wymiary płozy, baldachimu itp.

Przejdźmy obecnie do parametrycznego przedstawienia konstrukcji modelu. Często z braku miejsca spotyka się plany modeli w dużej skali, np. 1:10 lub 1:20 i więcej. Z takiego szkicu nie można otrzymać pełnowartościowego planu modelu. Przy powiększeniu, choćby nawet podano większość potrzebnych wymiarów, nie otrzymamy takiego obrysu kadłuba jakim jest on w rzeczywistości. Zawsze ulegnie zmianie czy to powierzchnia boczna, czy też obrys statecznika pionowego. Aby z dowolnie małych rysunków modeli otrzymać pełnowartościowy plan, można wykorzystać parametryczne przedstawienie konstrukcji. Polega ono na tym, że model wkreślamy w układ współrzędnych prostokątnych, przechodzących przez punkt najbardziej z przodu położony i przez oś podłużną (rys. 2). Następnie podajemy kilka charakterystycznych punktów, przez które przechodzą „znormalizowane krzywe", jak prosta, elipsa, sinusoida, hiperbola, koło, parabola i krzywe stożkowe zwane „jajowymi". Poszczególne punkty oznaczamy cyframi 1, 2, 3... i podajemy współrzędne takiego punktu. Współrzędne są to odległości od jednej i drugiej osi, a podaje się zawsze najpierw odległość od osi pionowej, potem od osi poziomej. Następnie podajemy przez jakie punkty, względnie między jakimi punktami przebiega taka lub inna krzywa. Rozpatrzmy to na przykładzie (rys. 2), gdzie wymiary podano w cm. Rzut boczny 1 (0,3); 2 (30,8), 3 (80,3), 4 (40,2), 1—2-elipsa, 2—3 prosta, 1—4-elipsa, 4—3-prosta. Rzut poziomy 1 (0,0), 5 (30;2.5), 6 (30;—2,5), 7 (80,0), 1—5-elipsa, 1—6-elipsa, 5—7 i 6—7 — proste itd.

Jeśli mamy podane współrzędne poszczególnych punktów oraz krzywe przechodzące przez taki lub inny punkt, to z łatwością odtworzymy wierny kształt modelu. Metody wykreślania elips, parabol, hiperbol, sinusoid — znajdziemy w każdym podręczniku kreślarskim. Krzywe „jajowe" wykreśla się tak samo jak elipsę, w oparciu o metodę powinowactwa (geometria wykreślna), z tym jednak, że koła należy rozsunąć względem siebie (rys. 3). Jako współrzędne obrysu otrzymanego z krzywych „jajowych" podaje się współrzędne środków kół oraz promienie (rys. 4), np. B $(x_1 y_1 r_1)$; A $(x_1 y_2 r_2)$ to znaczy, że środki kół leżą nad sobą w odległości x_1 od początku układu, oraz że koło dolne o promieniu r_1 posiada środek na wysokości y_1, a koło górne o promieniu r_2 ma środek na wysokości y_2. Po wykreśleniu kół rysujemy półproste pomocnicze i wykreślamy obrys usterzenia.

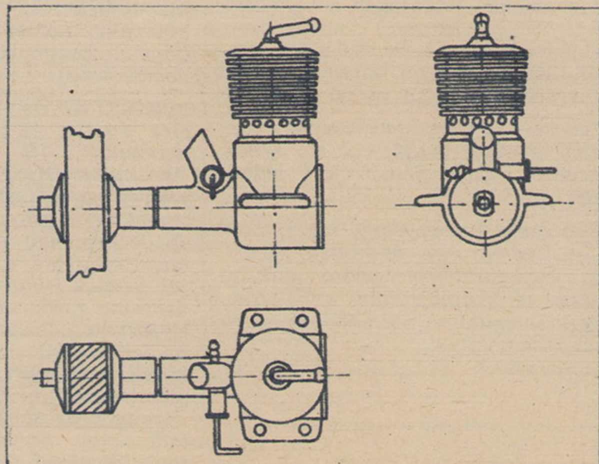
Parametryczne przedstawienie modelu ma najczęstsze zastosowanie w odniesieniu do rzutu bocznego modelu.

KRZYSZTOF KUTARBA

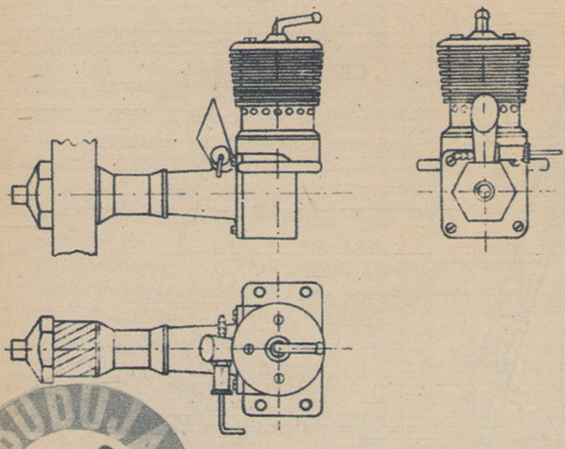


Nowe silniki Władysława Kulika

Od naszego korespondenta ze Szczecina Ryszarda Kiesewettera otrzymaliśmy rysunki i fotografie nowych silników konstrukcji Władysława Kulika. Oto ich dane: **Kw-7:** pojemność — 1 cm³, skok — 9 mm, średnica cylindra — 12 mm, ciężar — 52 G, obroty — 12 500 obr/min. **Kw-8:** pojemność — 2,5 cm³, skok — 12 mm, średnica cylindra — 16 mm, ciężar — 115 G, obroty 14 100 obr/min.



KW–7



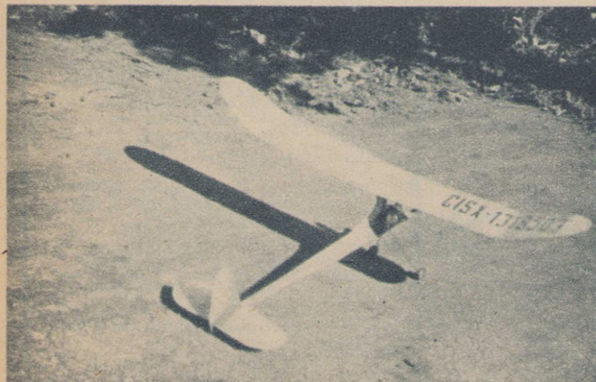
KW–8

MODEL SILNIKOWY „MIŚ"

konstr. Jacek Kapkowski

Model silnikowy „Miś" jest zaprojektowany na silnik SiM-2. Jednak może być do niego zastosowany także inny silnik o mocy ok. 0,1 KM. Konstrukcja modelu — sklejka-sosna.

Dane techniczne: rozpiętość — 1 125 mm, powierzchnia nośna — 12,6 dcm², wydłużenie — 10, profil płata NACA-6412 — NACA 0009, kąt nastawienia + 4°, długość — 635 mm, przekrój kadłuba — 44 cm², profil statecznika poziomego CLARK-Y, ciężar całkowity — 290 G, obciążenie — 17,6 G/dcm², ciężar kadłuba — 65 G, ciężar skrzydła — 50 G, ciężar stateczników — 25 G, ciężar silnika — 150 G.



Modelarstwo na świecie

▲ Jednym z pionierów modelarstwa rosyjskiego był współpracownik prof. N. Żukowskiego — Sergiusz Nieżdanowski. Specjalizował się on w konstrukcjach szybo-latawców, dał pierwsze naukowe uzasadnienie problemów stateczności podłużnej szybowców oraz potrzebę stosowania stateczników poziomych i zwichrzeń płata.

W latach 1888-9 brał udział w pokazach modeli w Muzeum Politechnicznym, a 1 kwietnia 1919 r. startował w pierwszych rosyjskich zawodach modeli latających w Moskwie. S. Nieżdanowski pracował od 1918 r. jako naukowiec w CAGI, żywo interesując się modelarstwem. Zmarł w 1940 r. mając lat 90.

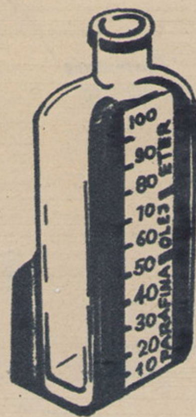
▲ W Brunszwiku (Niemcy zach.) odbyły się w dniach 11—12 września ub. r. międzynarodowe zawody modeli szybowców bezogonowych. Zwyciężył — H. Kron z czasem całkowitym uzyskanym w 5 lotach — 6 min. 42 sek., przy czym najlepszy lot trwał 1 min. 45 sek. Na drugim miejscu był Holender I. Osborne z czasem — 6 min. 40 sek.

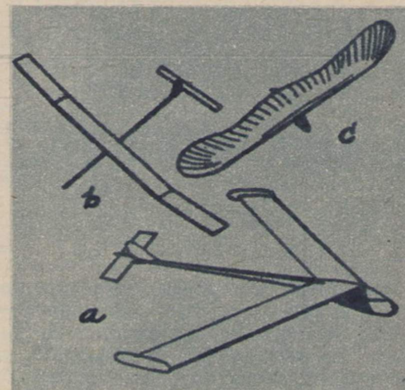
▲ modelarz holenderski Van de Hock zbudował 5-cylindrowy silnik o pojemności 25 cm³. Silnik rozwija do 4 000 obr/min i był zabudowany do modelu redukcyjnego na uwięzi samolotu Fokker D-21 (3,0 m rozpiętości), demonstrowanego w czasie ostatnich mistrzostw FAI w Hadze. Silnik został wykonany w ciągu trzech tygodni.

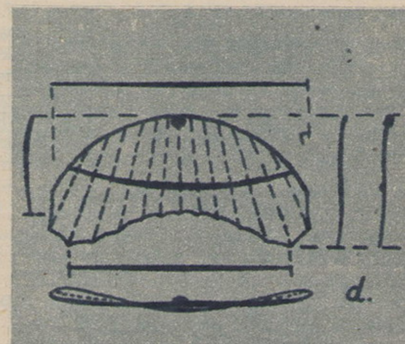
▲ Jeżeli chcecie ułatwić sobie przygotowanie mieszanki paliwowej o raz ustalonym składzie, możecie zastosować sposób podany na rysunku poniżej.

Trzeba podzielić pojemność butelki na 10 równych części. Podział ten nanieść na skalę (najlepiej jest ją wykonać tuszem na kalce technicznej) i skalę tę przykleić do butelki. Po dobraniu najlepszego paliwa — jego skład objętościowy wpisać z boku skali.

Napełniając butelkę świeżym paliwem, częściami wg skali, otrzymuje się zawsze tą samą mieszankę. Dla kompletu różnych paliw wygodnie jest przygotować kilka butelek, jak wyżej. Opisany sposób ma szczególne zastosowanie w warunkach startowych, na zawodach i pozwala na uniknięcie wożenia ze sobą całego laboratorium chemicznego z menzurkami, wagami itd.



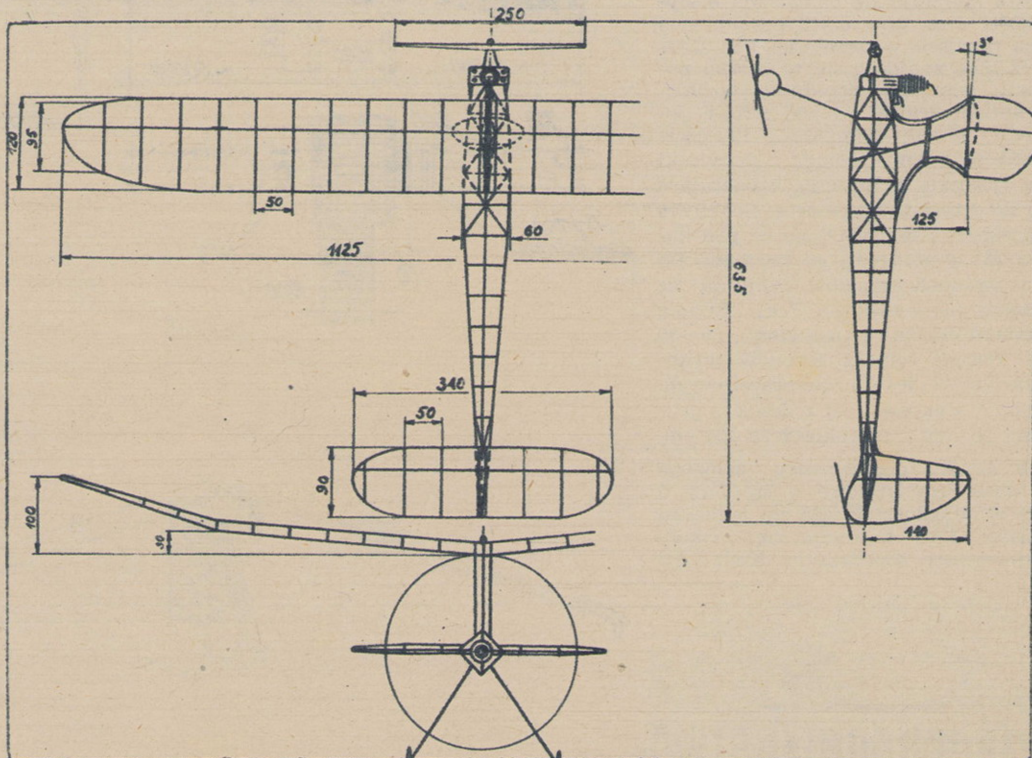




▲ Modelarz N. Kadmon (Izrael) prowadzi od szeregu miesięcy doświadczenia z modelami A-2 w skali 1:2. Mimo, że szczególnie korzystnym okazał się w czasie prób układ pokazany na rys. a (skrzydło-płytka G-417a), to jednak na ostatnich zawodach startował on i zdobył 1 miejsce z modelem klasycznym (rys. b). Skrzydło tego modelu było całkowicie pokryte deską balsową 1 mm. Zawody odbyły się w końcu sierpnia 1954 r. i zgromadziły na starcie 33 zawodników z 20 typami modeli A-2.

Poza konkursem startował ciekawy model bezogonowca, o układzie spotykanym w przyrodzie **(Zannonia)** odpowiadający powierzchnią i obciążeniem przepisom FAI (rys. c). Punktem wyjścia do doświadczenia z tym wypróbowanym w przyrodzie i dużym lotnictwie układem może być model pokazany na rys. d, wykonujący piękne loty ślizgowe.

Najlepszym materiałem jest bambus i kalka techniczna. Dźwigar i krawędź natarcia winny być ścienione na końcach. Żeberka z bambusu przykleja się od spodu pokrycia, dźwigar i krawędź natarcia od góry. Połączenie żeber z krawędzią natarcia wzmacnia się przyklejonymi trójkątami z papieru. Model jest wyważony kropelką kleju i nie potrzebuje wzniosu.



Inż. J. CUKIER

POCHYLNIA LINOWA DO ĆWICZEŃ SPADOCHRONOWYCH

Zamieszczając poniższy artykuł pragniemy, aby instruktorzy odpowiedzialni za szkolenie spadochronowe w aeroklubach nie tylko przedyskutowali go z kierownictwem jednostki, ale przystąpili do wykonania pochylni linowej do ćwiczeń spadochronowych. Można ją zbudować we własnym zakresie tzw. sposobem gospodarczym. Można w tym przypadku również skorzystać z pomocy zakładów pracy, które objęły szefostwo nad aeroklubem.

Wykorzystujmy w pełni okres zimowy nie tylko na szkolenie teoretyczne, ale na przygotowanie niezbędnych pomocy do ćwiczeń naziemnych, które zdały doskonale egzamin w przygotowywaniu skoczków radzieckich.

red.

PODCZAS wstępnego szkolenia skoczków spadochronowych dużą rolę odgrywają ćwiczenia naziemne na przyrządach. W Związku Radzieckim stosowana jest między innymi pochylnia linowa, służąca do nauki lądowania.

Pochylnia linowa składa się z czterech wzdłużnic, poprzecznic, pomostu, schodów, urządzenia linowego z przeciwciężarem oraz uprzęży, wziętej ze zwykłego spadochronu ćwiczebnego.

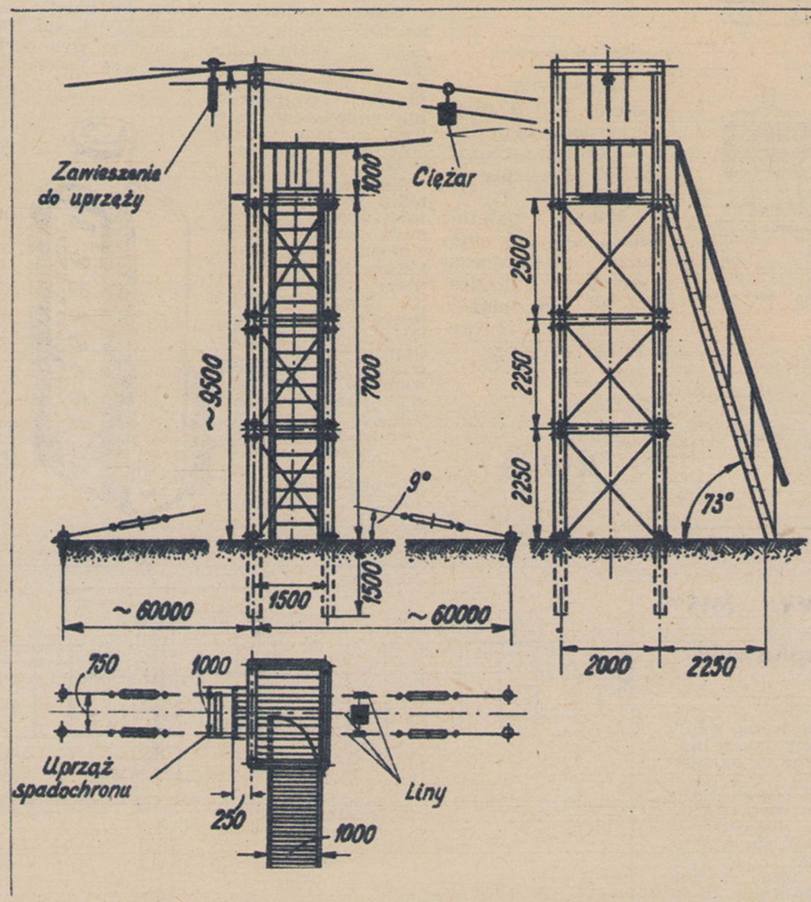
Wzdłużnice i poprzecznice wykonane są z okrąglaków o średnicy 20—25 cm. Wysokość pierwszych dwóch wzdłużnic od ziemi wynosi 9,5 m, zaś tylnych — 7 m. Odległość pomiędzy przednimi wzdłużnicami wynosi 2 m, pomiędzy przednimi a tylnymi — 1,5 m, pomiędzy tylnymi — 2 m. Wszystkie wzdłużnice wkopane są do ziemi na głębokość około 1,5 m. Na przednich wzdłużnicach umocowana jest poprzecznica o długości 2,2—2,3 m. Wzdłużnice związane są pomiędzy sobą drewnianymi rozpórkami o przekroju 20×20 cm, znajdującymi się w ilości dwóch na każdym boku (w odległości około 2,3 m). W celu zwiększenia sztywności całego urządzenia, pomiędzy rozpórkami są naciągnięte są ze wszystkich czterech stron stalowe pręty o średnicy 15—20 mm, które przechodzą przez otwory we wzdłużnicach i zamocowane są na końcach nakrętkami.

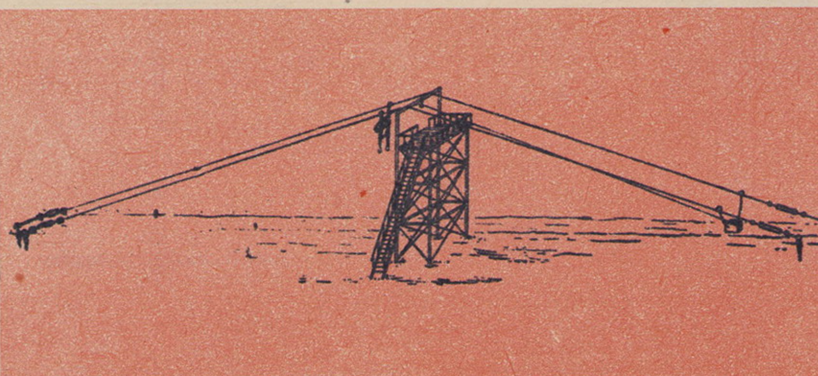
Na wysokości 7 m od ziemi, na ramie wykonanej z belek o przekroju 15×15 cm umocowanych do wzdłużnic, wykonany jest pomost z półtoracalowych struganych desek. W środkowej części pomostu pomiędzy przednimi wzdłużnicami deski wystają na 25—30 cm, tworząc mostek o szerokości 1 m, na który staje uczeń z nałożoną uprzężą. Dookoła pomostu znajduje się balustrada o wysokości 1 m, przy czym posiada ona dwa przejścia o szerokości 1 m. Jedno z nich znajduje się w środku pomostu pomiędzy przednimi wzdłużnicami, a drugie z lewej strony pomostu przed schodami. Przejście przed schodami posiada drzwiczki (na rysunku pominięte), otwierające się do wewnątrz pomostu. Schody o szerokości 1 m pochylone są pod kątem 73° w stosunku do poziomu. Po obu stronach schodów znajdują się poręcze na wysokości 1 m. Stopnie rozstawione są w odległości 30—35 cm. Boczne ścianki schodów wykonane są z desek półtoracalowych. Stopnie wykonane są z desek o grubości 30 mm i szerokości 20—25 cm.

W środku poprzecznicy założone są dwie liny stalowe o średnicy 5 mm w odległości 70—75 cm jedna od drugiej. Liny te owija się dookoła poprzecznicy dwukrotnie. Końce lin zamocowane są do korkociągów wkręconych w ziemię z obu stron pochylni linowej w odległości 60 m od poprzecznicy i 70—75 cm pomiędzy sobą. Ażeby mieć możność napinania lin, koło korkociągów założone są ściągacze. Kąt pochylenia lin wynosi około 9°, co stwarza prędkość ześlizgu skoczka zbliżoną do tej jakiej podlega spadochroniarz przy normalnym lądowaniu ze spadochronem. Na linach znajdujących się z przodu pochylni zawiesza się uprząż spadochronu. Zawieszenie wykonuje się następująco: do uszek „D" szelek nośnych uprzęży zakłada się strzemiona, na które przy pomocy sworzni nałożone są rolki linowe na łożyskach kulkowych. Od uprzęży spadochronowej prowadzi linka stalowa o średnicy 2—3 mm, która przechodzi przez rolkę umieszczoną w środku poprzecznicy i biegnie na przeciwną stronę pochylni, kończąc się przeciwciężarem. Przeciwciężar — to worek z piaskiem o ciężarze 5—6 kG, zawieszony na linach w taki sam sposób jak uprząż. W odległości 12—15 m przed zakotwiczeniem lin z przodu pochylni usypana jest z piasku „poduszka" o wysokości 50—60 cm, służąca do złagodzenia lądowania. Liny pochylni powinny znajdować się w tym miejscu na wysokości 2—2,5 m od ziemi.

Podczas zajęć szkoleniowych na pomocie może znajdować się tylko instruktor, jego pomocnik i jeden uczeń.

Ćwiczenia na opisanej wyżej pochylni linowej dają doskonałe rezultaty i wpływają w bardzo dużym stopniu na zmniejszenie wypadków przy lądowaniu w późniejszych skokach z samolotu.





SPADOCHRONIARSTWO

Spadochroniarstwo zagranicą

Na życzenie wielu czytelników, a w szczególności spadochroniarzy, redakcja „Skrzydlatej Polski" wprowadza nową rubrykę pt. „Spadochroniarstwo zagranicą". (red.).

CZECHOSŁOWACJA: Dnia 19 września 1954 r. w okolicy Brna spadochroniarze czechosłowaccy przeprowadzili skoki na wodę. Na uwagę zasługuje zastosowanie łączności radiowej pomiędzy terenem skoków, a lotniskiem, skąd startowały maszyny ze skoczkami. Spadochroniarzy wyrzucono z wysokości 600 m. Skokami kierował instruktor aeroklubu w Brnie Jiri Sajbrt. Były to pierwsze skoki na wodę przeprowadzone na większą skalę niż dotychczas. Wykazały one nie tylko dobrą postawę skoczków, ale przyniosły wiele nowych doświadczeń. „Kridla Vlasti".

ZSRR: W ostatnim czasie Mistrz Sportu, instruktor spadochronowy III Moskiewskiego Aeroklubu DOSAAF Iwan Kozłow, wykonał swój 1000 skok z samolotu. Kozłow uprawia sport spadochronowy od przeszło 20 lat. Ucząc młodzież, przekazując jej wiedzę i doświadczenia, nieustannie doskonali swoje mistrzostwo. Posiada on za sobą wiele skoków z różnych wysokości, dziennych, nocnych, z opóźnionym otwarciem spadochronu oraz skoków na celność lądowania. Społeczeństwo sportowe Moskwy serdecznie uczciło wieloletnią społeczną działalność Iwana Kozłowa w związku z jego jubileuszowym skokiem.

CZECHOSŁOWACJA: Pod koniec ub. roku zorganizowano skoki w warunkach zimowych, jednak przy bardzo słabym pokryciu lotniska śniegiem. Kierownikiem skoków był znany instruktor spadochronowy Jarda Jehlicka, jeden z najlepszych spadochroniarzy czechosłowackich. Zajął on na Mistrzostwach Świata w Saint Yan 6 miejsce. W skokach brał również udział mistrz spadochronowy CSR Gusta Koubek. Między skaczącymi były także dwie spadochroniarki: Samsova i Hajkova. Przed skokami spadochroniarze wykonali ćwiczenia gimnastyczne. Pilotem wyrzucającym był Zdenek Kmosek. „Kridla Vlasti".

Szybownictwo ZAGRANICĄ

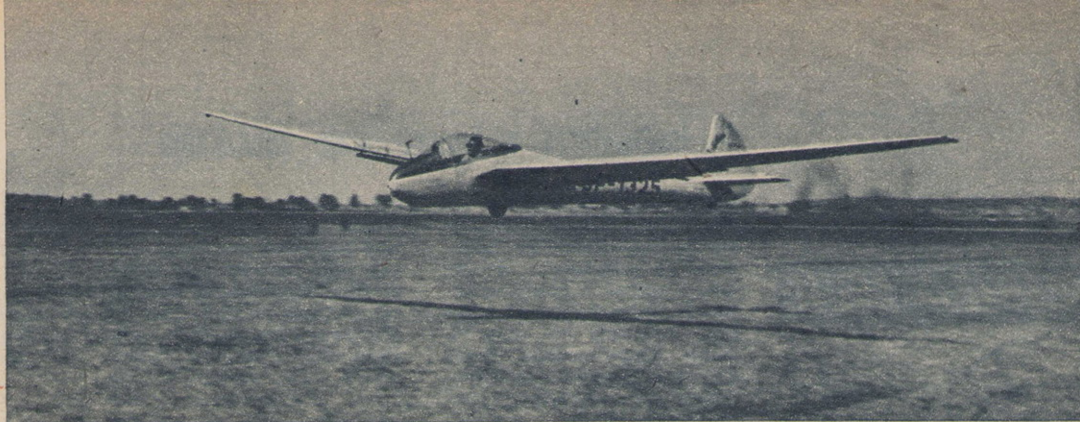
HOLANDIA. Szybownictwo wyczynowe w Holandii nie wykazuje rozwoju, przeciwnie — ilość przelotów kurczy się z roku na rok. Królewski aeroklub holenderski notuje jako wyczyny przeloty począwszy od... 20 km (!). W r. ub. wykonano ogółem 109 takich przelotów, wobec 121 w r. 1953. Co prawda średnio długość przelotu podniosła się nieznacznie (z 81 na 85 km). Najlepszymi były dwa przeloty po 313 km. Największa wysokość — 6500 m. W ciągu całego roku uzyskano 6 nowych srebrnych odznak szybowcowych. („Avia Vliegwereld")

WĘGRY. Węgierskie zakłady szybowcowe wypuściły nową wersję znanego szybowca „Junius-18", konstrukcji inż. Rubika. Nowy szybowiec posiada skrzydło o profilu laminarnym, natomiast kadłub i usterzenie swym kształtem nie zdradzają większych zmian. Szybowiec został oblatany jesienią ub. r.

(„Repüles")

ZAWODY

NIECAŁOROCZNE



KIEDY w lutym ubiegłego roku („Skrzydlata" nr. 6/54) opublikowaliśmy regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych o Memoriał Ryszarda Bitnera, kiedy następnie drukowaliśmy sążniste wykazy pilotów, deklarujących swój udział w zawodach, byliśmy pełni szczerego zadowolenia z rozpoczęcia tej — jak się wydawało — ze wszech miar pożytecznej imprezy. Sto pięćdziesiąt nazwisk zgłoszonych zawodników dawało uzasadnioną podstawę temu zadowoleniu i mówiło samo za siebie, jak bardzo oczekiwane były przez szybowników tego rodzaju zawody.

Dzisiaj, po roku, wracamy do tego tematu z pewnym zażenowaniem, którego przyczyną jest przykra świadomość, że Całoroczne Zawody Szybowcowe nie zdały egzaminu. Trzeba to sobie otwarcie powiedzieć, bo trudno nazwać udaną imprezę, w której na 150 startujących zaledwie 24 spełniło warunki pojedyńczych prób, a żaden nie zdołał wykonać wszystkich (trzech) konkurencji przewidzianych regulaminem zawodów.

Niedociągnięcia regulaminowo-organizacyjne, które rozważaliśmy już w nr. 42/54 „Skrzydlatej", nie są dla nas rozczarowaniem. Spodziewaliśmy się ich i mieliśmy nawet niejakie prawo popełnić je, organizując po raz pierwszy tego rodzaju imprezę. Niespodzianką natomiast jest dla nas zawód, jaki sprawili sami uczestnicy, poprzestając w przytłaczającej większości tylko na zgłoszeniu startu. To smutne zjawisko tłumaczyliśmy początkowo trudnymi i niesprzyjającymi wyczynowi szybowcowemu warunkami meteorologicznymi, jakie panowały w ubiegłym roku. Tłumaczyliśmy je też niesłusznym założeniem regulaminu, który jednakową miarą klasyfikował wyczyny czołowych zawodników, uzyskiwane na specjalnych obozach treningowych i wyczyny pilotów średnio zaawansowanych, osiągane wyłącznie w treningu klubowym.

Są to niewątpliwie istotne, dosyć ważkie powody niepowodzenia, ale jego główna przyczyna leży w czym innym jeszcze. Wyszła ona na jaw w dyskusji przeprowadzonej podczas Rozszerzonego Zebrania Zarządu Aeroklubu PRL w dniu 23 listopada ub. r., gdzie jasno i niedwuznacznie wykazano niewłaściwe zawężenie pracy szybowcowej, stosowane w ubiegłym roku przez kierownictwa większości aeroklubów terenowych. W błędnie pojętej trosce o wykonanie planu aerokluby faworyzowały najprostsze wyczyny warunkowe do odznak szybowcowych, hamując jednocześnie przedsiębranie wyczynów poważniejszych, nie stanowiących bezpośredniej wartości papierkowo-sprawozdawczej dla klubu. W tej sytuacji jest najzupełniej zrozumiałe, że piloci po prostu nie byli w stanie wykonywać wyczynów objętych regulaminem Całorocznych Zawodów, nawet jeśli mieli do tego szczere chęci i zapał.

Na przykład w jednym z listów nadesłanych do nas od uczestników imprezy czytamy takie oto słowa wyjaśnienia, dlaczego pilot Eugeniusz Pieniążek z Aeroklubu Olsztyńskiego nie zdołał rozegrać ani jednej konkurencji Całorocznych Zawodów.

„Jako początkujący pilot wyczynowy z całym entuzjazmem zgłosiłem swój udział w zawodach. Widziałem w nich możliwość podniesienia moich kwalifikacji i zdobycia przynajmniej Złotej Odznaki Szybowcowej. Nadzieje te prędko jednak zgasły. W rozmowie z byłym kierownikiem Aeroklubu Olsztyńskiego — Jarominem, usłyszałem od niego dosłownie: — My nie będziemy latali na cześć jakiegoś tam chuligana warszawskiego.

Nie mogąc oficjalnie rozegrać konkurencji zawodów, chciałem to zrobić mimochodem, przy okazji treningu. Lecz i to się nie udało. Warunki meteorologiczne były u nas na ogół słabe, a kiedy już były, to i tak zawsze znalazły się jakieś trudności w rozpoczęciu lotów. Często nie było u nas w ogóle lotów z przyczyn, które budziły wątpliwości co do samych chęci ze strony kadry instruktorskiej — zwłaszcza w dni niedzielne. Nie wiem też czym tłumaczyć stanowisko instr. Kwietnia, który na moje i kolegów usilne nalegania często odpowiadał: — Co wam da przelot po trójkącie lub docelowo-powrotny? Poczekajcie lepiej na warunki do trzechsetki...".

Z dalszej treści listu dowiadujemy się, że pilot Pieniążek **korzystał co tydzień z dwóch dni zwolnienia w szkole na treningi w aeroklubie. W sumie więc, wraz z niedzielami był on trzy razy w tygodniu na lotnisku i pomimo tego w ciągu całego roku zdołał wylatać zaledwie 28 godz. na szybowcach, nie osiągając żadnego poważniejszego wyczynu.**

Jest to długi i bardzo smutny list. Stanowi on ogromne oskarżenie pod adresem kierownictwa Aeroklubu Olsztyńskiego. Wyciągnięcie wniosków z tego słusznego oskarżenia pozostawiamy władzom wyszkoleniowym Zarządu Głównego LPŻ. Ze swej strony chcemy jedynie zauważyć, że zacytowane wyżej słowa byłego kierownika klubu, szkalujące pamięć zasłużonego pilota i działacza szybowcowego jakim był Ryszard Bitner, absolutnie dyskredytują ob. Jaromina jako pracownika naszego lotnictwa sportowego.

Tak więc przebieg Całorocznych Zawodów stał się mimo woli odzwierciedleniem uchybień w zeszłorocznej pracy aeroklubów na polu wyczynu szybowcowego. Uchybienia te znajdą na pewno właściwy oddźwięk w zarządzeniach i wytycznych Działu Wyszkolenia Lotniczego dla aeroklubów na rok bieżący. Fakt pozostaje jednak faktem, że pierwsza próba przeprowadzenia całorocznego turnieju szybowcowego nie dała oczekiwanych rezultatów. I to skłania nas, jako organizatorów imprezy do decyzji, żeby w bieżącym roku nie ponawiać próby. Nie przesądzamy sprawy kontynuowania tego rodzaju współzawodnictwa szybowcowego w latach następnych, pragniemy jednakże usłyszeć wpierw opinie i zdania na ten temat ze strony samych pilotów. A może zabiorą też głos przedstawiciele kierownictwa aeroklubów terenowych? Może podpowiedzą nam inne, słuszniejsze założenia organizacyjne i regulaminowe tej imprezy? Może przyszłe całoroczne zawody będą współzawodnictwem zespołowym, pomiędzy całymi klubami?

Wierzymy, że sprawa ta wracać będzie jeszcze nieraz na łamy naszego pisma. Tymczasem zaś chcemy wyrazić uznanie dla tych wszystkich pilotów, którzy w roku ubiegłym wykazali maksimum dobrych chęci i starań w dążeniu do wyczynów objętych regulaminem całorocznych zawodów. I chociaż praktycznie zawody nie zostały rozegrane w pełni, winszujemy tym pilotom, którzy zdołali zdobyć punkty wykonaniem przynajmniej pojedyńczych konkurencji. Tabelę wyników końcowych zamieszczamy obok.

WYNIKI CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH — 1954

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Przelot docelowy	Przelot docelowo-powrotny	Prędkość przelotu po trójkącie 100 km	Punktacja ogólna
1.	Marian Gorzelak	Wrocław	—	415 km	89,1 km/h	11 727
2.	Edward Makula	Stalinogród	—	358 km	85,3 km/h	10 202
3.	Zbigniew Kirakowski	Stalinogród	—	358 km	77,2 km/h	9 230
4.	Jerzy Wojnar	Kraków	—	182 km	94,6 km/h	8 362
5.	Stanisław Skrzydlewski	Stalinogród	—	358 km	66,1 km/h	7 898
6.	Jerzy Adamek	Warszawa	—	182 km	88,0 km/h	7 534
7—8.	Jerzy Popiel	Warszawa	—	182 km	79,0 km/h	6 454
7—8.	Henryk Żydorczak	Ostrów	—	182 km	79,0 km/h	6 454
9.	Julian Nowotarski	Kraków	—	—	89,1 km/h	6 292
10.	Tadeusz Góra	Bielsko	—	182 km	73,5 km/h	5 794
11.	Czesław Cnotliwy	Ostrów	—	—	82,6 km/h	5 512
12.	Adam Witek	Wrocław	—	—	79,0 km/h	5 080
13.	Roman Żydorczak	Ostrów	—	182 km	66,5 km/h	4 954
14.	Ludwik Merło	Bydgoszcz	—	—	76,6 km/h	4 792
15.	Antoni Śmigiel	Ostrów	—	182 km	63,0 km/h	4 534
16.	Zbigniew Rawicz	Stalinogród	—	360 km	—	4 400
17.	Rene Kamoś	Poznań	—	336 km	—	3 992
18.	Zbigniew Żółkoś	Bydgoszcz	—	—	69,1 km/h	3 892
19.	Erazm Kapała	Wrocław	510 km	—	—	3 730
20.	Rajmund Jakób	Poznań	506 km	—	—	3 678
21.	Jan Rudnicki	Bydgoszcz	—	—	65,5 km/h	3 460
22.	Roman Gajos	Kielce	—	190 km	—	1 510
23.	Zbigniew Luranc	Bielsko	325 km	—	—	1 325
	KLASYFIKACJA KOBIECA					
1.	Wanda Szemplińska	Warszawa	—	—	75,1 km/h	4 612

OKIEM ZAWODNIKA MZS

(ciąg dalszy)

JERZY POPIEL, pil. szyb.

Sprawa dolotu kosztowała jednak kierownictwo Zawodów i nasze władze wyszkolenia sporo nerwów. Pojawiły się nawet głosy żądające wręcz zakazania wykonywania w ten sposób dolotu, uważając go po prostu za niepotrzebną brawurę, a przecież dolot i jego opracowanie to jeden z największych sukcesów polskich szybowników w ostatnim czasie! Zresztą czy naprawdę jest niebezpieczny lot na „Jaskółce" o 75 cm nad ziemią z szybkością 160 km/h? Można go przecież przyrównać pilotażowo do fazy lądowania na szybkim samolocie. Jeśli zaś chodzi o zagadnienia wytrzymałościowe — to przecież też nie ma obaw.

Na 5 rozegranych konkurencji zespół Polski zwyciężył w czterech. Indywidualnie Polacy zwyciężyli zaś tylko w 3 konkurencjach. Zasadniczo zwyciężanie indywidualne w konkurencjach nie jest konieczne. Jeżeli przeanalizować ostatnie SMP i konkurs eliminacyjny, to łatwo można zauważyć, że każda konkurencja wykazać się mogła innym zwycięzcą indywidualnym. Połączone to jest właśnie z tzw. „wyskokami", których powodzenie daje zawodnikowi przewagę nad innymi. Jednakże chęć uzyskania maksymalnego wyniku w kilku kolejnych konkurencjach prowadzi ostatecznie z reguły do „zawalenia" któregoś z następnych. Po prostu dlatego, że dany pilot zaczyna stopniowo za bardzo ufać we własne siły. Doprowadza to do tego, że albo nieświadomie nawet zaczyna lekceważyć przeciwników, albo też starając się powtórzyć wyczyn — przeceni sytuację.

Słuszne więc wydają mi się teraz wskazówki prof. Humena z okresu obozu przygotowawczego, który utrzymywał, że na zawodach nie należy nigdy latać na maksimum swoich możliwości, lecz na optimum. Osobiście uważam, że dwukrotne zwycięstwo Stanisława Skrzydlewskiego w pierwszej i drugiej konkurencji nie było wynikiem jego maksymalnego wysiłku, lecz wynikiem latania na 0,95 jego możliwości, podczas gdy reszta zawodników zeszła jeszcze niżej. Natomiast przykładem maksymalnego wysiłku był lot kol. Wojnara w dniu 15 maja br., połączony z ustanowieniem światowego rekordu w przelocie po trasie trójkątnej. Wynik ten na pewno zostanie jeszcze poprawiony i prawdopodobnie zostanie zaokrąglony nieco wyżej 100 km/h.

(dokończenie nastąpi)



Zapewnienie gotowości

Z okazji Nowego Roku do Prezesa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej gen. bryg. Józefa Turskiego wpłynęło wiele życzeń od ludzi lotnictwa z całego kraju — z zapewnieniami o pełnej, świadomej i zdyscyplinowanej gotowości do dalszego wykonywania zadań postawionych przed lotnictwem sportowym.

Jako pierwsze wpłynęły życzenia od Aeroklubu Warszawskiego i CWL — Wrocław.

Instruktorzy w Bielsku mają mieszkania

II Zjazd Partii stał się dla kierownictwa Aeroklubu Bielsko-Bialskiego bodźcem do zdwojenia wysiłków i starań o poprawę sytuacji mieszkaniowej kadry. Rezultaty nie dały na siebie długo czekać. Dzięki energicznym, pełnym sprężystej inicjatywy poczynaniom nowego kierownika aeroklubu, w ciągu niespełna pół roku instruktorzy otrzymali pięć nowych, wygodnych mieszkań. Ale aeroklub nie poprzestał na tym. Rozwinął on dalsze starania o stworzenie dla pracowników i pilotów kulturalnych warunków pracy i odpoczynku w obrębie pomieszczeń klubowych.

W ramach wygospodarowanych we własnym zakresie środków zostało odnowione i udekorowane wnętrze budynku portowego, urządzono estetyczną, kompletnie wyposażoną świetlicę, zakupiono nowy sprzęt biurowy i sportowy, uruchomiono klubowy radiowęzeł oraz wprowadzono wiele pożytecznych zmian we wszystkich pomieszczeniach.

Dalsze zamierzenia aeroklubu są także śmiałe i równie realne jak te, które już urzeczywistniono. Znajdują one zrozumienie i poparcie całego kolektywu pracowniczego i społecznego, który dołoży wszelkich starań, by aeroklub rósł i rozwijał się coraz bardziej.

JAN WINCZO
Aeroklub Bielsko-Bialski

Aktywny modelarz z Łodzi


Janusz Wesołowski

Opowiemy Wam dzisiaj o jednym młodym zetempowcu, modelarzu szybowcowym, synu tkaczki łódzkiej Januszu Wesołowskim.

Janusz ma w tej chwili 19 lat, a od pięciu lat jest niestrudzonym i przyznać trzeba, coraz lepszym, coraz bardziej pomysłowym modelarzem lotniczym. Od roku jest instruktorem, wychowawcą narybku modelarskiego w Łodzi.

Gdy przed pięciu laty uczeń Szkoły Podstawowej nieśmiało przekroczył próg łódzkiej modelarni, zdawał sobie sprawę z jednej rzeczy: te pięknie szybujące ptaki, które młodzież puszcza w przestworza, to owoc cierpliwej, żmudnej i dokładnie przemyślanej pracy, że po to, by takiego ptaka zbudować — a gorąco tego pragnął — trzeba porządnie przysiąść fałdów. Z tym nastawieniem rozpoczął majstrowanie przy jednym ze stołów modelarni. Spod palców Janusza zaczęły na początku wyłaniać się skromne latawce, później „gumówki", a potem — piękne modele „Jastrzębi", „Jaskółek" i „Czapli".

Nad Januszem czuwało doświadczone oko instruktora Bredsznajdera. Z czasem nauczył się „delikatności" w operowaniu materiałem modelarskim, wyczuwania w rękach jego ciężaru i jakości, bezbłędnej, harmonijnej budowy szkieletów szybowcowych, sztuki zachowywania proporcji poszczególnych części, wzorowego polerowania skrzydeł i wielu innych rzeczy składających się na małe lotnictwo.

Niedawno Janusz wspólnie ze swym nauczycielem zbudował bardzo udany model „Jaskółki", który powędrował do Moskwy celem pokazania go doświadczonym i znakomitym modelarzom radzieckim.

W tej chwili kol. Wesołowski szykuje się do egzaminów maturalnych, a jego gorącym pragnieniem jest zostać słuchaczem Wydziału Lotniczego Politechniki. Dodajmy, iż kol. Wesołowski jest aktywnym członkiem ZMP, pilnym uczestnikiem zetempowskich narad i karnym wykonawcą wszystkich organizacyjnych poleceń.

D.

W TROSCE O ZDROWIE KADRY

Prawie każdy lot, względnie skok spadochronowy, w wyniku stanów emocjonalnych przyczynia się do wyczerpania centralnego systemu nerwowego. Objawia się to przede wszystkim pod postacią zmęczenia psychicznego, chociaż nie rzadko dochodzi także do zmęczenia fizycznego. Dlatego też zgodnie z zaleceniem higieny lotniczej każdy pilot i skoczek spadochronowy powinien w umiejętny sposób korzystać z należnego mu odpoczynku. Przy czym nie bez znaczenia jest pełnowartościowe wykorzystanie urlopu wypoczynkowego.

Zarząd Główny LPŻ zatem, wzorem lat ubiegłych, niezależnie od przysługującego pilotom urlopu jedno miesięcznego, zorganizował taki obóz wypoczynkowy w Świeradowie. Wydawać by się mogło, iż taka inicjatywa, będąca niczym innym jak realizacją postulatów troski o człowieka pracy na odcinku lotniczym, spotka się z pełnym poparciem i zrozumieniem ze strony całej kadry instruktorskiej LPŻ. Tymczasem jak rozumieć fakt, że około 20% przewidzianych na ten obóz pilotów z naszej kadry — nie przyjechało. Czyżby był to brak zrozumienia podstawowych zasad higieny lotniczej?

Poza tym można wyrazić żal, iż w okresie pobytu naszej kadry w górach w Świeradowie nie było jeszcze warunków do uprawiania sportów zimowych. Na przyszłość dobrze byłoby organizować podobne obozy w pełnym sezonie zimowym, który można by lepiej wykorzystać na podniesienie kondycji fizycznej naszych pilotów. Jak wiadomo,



między innymi narciarstwo jest sportem wyrabiającym zmysł równowagi, odwagę, szybkość decyzji itp, a więc zalety, tak potrzebne i pomocne w lotnictwie. Brak śniegu nie rozwiązał zatem na obozie zamiłowania do ćwiczeń fizycznych. Szkoda jest tym większa, iż wielu uczestników obozu miałoby okazję do zdobycia norm do odznaki SPO, którą zgodnie z zarządzeniem Zarządu Głównego LPŻ winien posiadać każdy pilot. Tymczasem wielu członków kadry instruktorskiej odznaki tej nie posiada.

Ogólnie jednak biorąc, obóz wypoczynkowy w Świeradowie, dzięki staraniom kierownictwa, wypadł dobrze. Piloci instruktorzy po całorocznej pracy szkoleniowej oderwali się od swoich normalnych zajęć, od stałego środowiska i odpoczywali nabierając sił do nowych zadań, jakie czekają całą kadrę instruktorską w roku bieżącym.

Dr Wacław Kornaszewski
Wrocław

„Bezpańska" modelarnia

Modelarnia przy szkole w Piotrkowie istnieje od połowy października ub. r. Zorganizował ją i prowadzi w niej zajęcia kierownik szkoły Władysław Fiszer. Część narzędzi i materiałów modelarskich pracownia zdobyła sposobem gospodarczym. Ostatnio wykonano kilka modeli „Żaka" i wycinanek zakupionych w Domu Książki w Iławie i... na tym koniec, zapasy się wyczerpały...

A co na to Zarząd Powiatowy LPŻ w Iławie? Myślicie, że może nie odpowiedział? Owszem, nawet dość szybko, że... modelarnia jest szkolna, a nie LPŻ i o materiały należy się starać we własnym zakresie.

Ciekawe czy Zarząd Wojewódzki LPŻ w Olsztynie jest tego samego zdania?

a
wg korespondencji
T. Wrosza z Iławy

Kino z prawdziwego zdarzenia

Dotychczas była modelarnia. Młodzież spędzała tam długie popołudnia; spod rąk chłopców wychodziły wypracowane, śliczne modele. Wkrótce również miał się rozpocząć KWWL. Młodzież Lubania (woj. stalinogrodzkie) coraz bardziej entuzjazmowała się lotnictwem i poświęcała mu wiele czasu.

Jednego z takich właśnie popołudni zdarzył się przykry przypadek. Do modelarni energicznie wtargnął przewodniczący Gminnej Rady Narodowej w Lubaniu ob. Kolonko i zarządził... że tu będzie kino.

No i jest kino, szkoda tylko, że kosztem modelarni, bo gdzie mają się teraz urządzić modelarze — ob. Kolonko nie zarządził. Na razie więc zbierają się na zajęcia w prywatnym mieszkaniu instruktora Kazimierza Kelera, ale to nie może trwać długo. Może by nowowybrana GRN przyszła modelarzom z pomocą i pomyślała o zastępczym lokalu modelarni, akcentując w ten sposób zrozumienie dla spraw młodzieży, którą ma pod swoją opieką i której należy się godziwa rozrywka, zwłaszcza, że w tym wypadku połączona z poznaniem lotnictwa.

h
wg korespondencji
Longina Bednorza

BRAK PLANU W WARSZAWIE

W pierwszych dniach stycznia rozpoczęto w Aeroklubie Warszawskim szkolenie teoretyczne dla kandydatów i pilotów trenujących. Wykładowcami są zaawansowani piloci i instruktorzy aeroklubu, którzy obawiają się jednak, że wyjazd ich na kurs doskonalący w marcu uniemożliwi terminowe przeprowadzenie egzaminów i zorganizowanie normalnego treningu prowadzonych przez nich szkoleniowych kursów w aeroklubie. Dlatego więc w przyszłości tego rodzaju szkolenia powinny wzorem lat ubiegłych odbywać się późną jesienią, a nie na wiosnę, gdyż wprowadza to zbędny chaos w przygotowaniach do wiosennego sezonu lotnego.

(AH)

Spotkanie w MDK w Warszawie

W dniu 5 stycznia bieżącego roku redakcja „Skrzydlatej Polski" zorganizowała przy pomocy gabinetu lotniczego Młodzieżowego Domu Kultury w Warszawie spotkanie z czytelnikami-modelarzami. Głównym celem spotkania było omówienie i dyskusja nad pracą inż. Janusza Wojciechowskiego pt. „Modele zdalnie sterowane", która zostanie wydana w WK w ramach biblioteczki „Skrzydlatej".

Po zreferowaniu przez autora szczegółowego konspektu książki, zademonstrowaniu fragmentów rysunkowych książki i gotowych detali urządzeń zdalnego sterowania, rozwinęła się dyskusja nad całością referowanej pracy.

Wszyscy dyskutanci gorąco poparli wydanie tej pracy, podkreślając w swoich wypowiedziach jej pionierski charakter i staranny dobór tematów, przydatny nie tylko dla modelarzy ale i dla wszystkich radiowców pracujących na falach ultrakrótkich.

Kierownik gabinetu lotniczego L. Komuda umilił spotkanie umożliwiając wyświetlenie dwóch cennych filmów radzieckiego „Pierwszy start" (o Możajskim) i polskiego „Jestem lotnikiem".

Następnie zebrani udali się do Centralnego Klubu Łączności LPŻ, gdzie odbył się pokaz działania urządzeń zdalnego sterowania, połączony ze szczegółowym omówieniem technicznym demonstrowanej aparatury.

Czujemy się w obowiązku podziękować zarówno MDK jak i uczestnikom spotkania, za pierwsze tego rodzaju twórcze zebranie nad naszymi wydawnictwami.

p.

Podziękowanie dla WAT

Dzięki uprzejmości kierownictwa Wojskowej Akademii Technicznej, Zarząd Lotnictwa Cywilnego zorganizował w dniu 19 grudnia ub. r. wycieczkę dla uczestników Kursu Doskonalącego Rzeczoznawców Lotniczych i zapoznał ich z eksponatami oraz pomocami naukowymi fakultetu Lotniczego WAT. Inż. Zbigniew Drygadło objaśnił wycieczkowiczom poszczególne działy, jak: silnikowy, płatowcowy, aerodynamiki i mechaniki lotu, przyrządów pokładowych, osprzętu oraz hamownię.

Za miłe przyjęcie Rzeczoznawców i korzyści, jakie im przyniosła wycieczka, ZLC tą drogą serdecznie dziękuje WAT.

Henryk Meus — Warszawa

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. JAN WINCZO z Bielska za korespondencję pt. „Instruktorzy w Bielsku mają mieszkania".

Nagrodę miesiąca zaś (zł 100) w naszym stałym konkursie przeznaczamy dla ob. DANUTY OSIŃSKIEJ z Warszawy za korespondencję pt. „Z bramy na prawo" w numerze 2 (184).

Poczta LOTNICZA

„Od dłuższego już czasu czytam „Skrzydlatą Polskę", lecz nie zauważyłem, aby do rysunku przedstawiającego samolot czy model samolotu były dołączone jego wymiary i dane konstrukcyjne". Nie możemy się z Wami pogodzić, kol. **Lucjanie Reszel** ze wsi Bliżyn, pow. Kielce, tak jak i zapewne wszyscy uważni czytelnicy naszego tygodnika. Zarówno w dziale „Młody Lotnik", „Polskie Konstrukcje Lotnicze" i „Samoloty Zagraniczne", a kiedyś w „Konstrukcjach Polski Ludowej" podawaliśmy obok rysunków czy sylwetek samolotów ich dokładne dane techniczne. Wynika z tego, że niedokładnie czytacie nasze pismo, co wpłynęło na przeoczenie zagadnień, które Was interesują.

Absorbuje Was także sprawa silniczków modelarskich. Donosimy, że można je nabyć w Centrali Zaopatrzenia Szkół — Warszawa, ul. H. Sienkiewicza 4. Silniczki o pojemności 1,5 cm³ kosztują 300 zł. Jeśli chodzi o przyjęcia na szkolenie lotnicze, to radzimy przeczytać 1 i 2 numer „Skrzydlatej" z 2 i 9 stycznia br. Zamieściliśmy tam dokładne wiadomości na ten temat.

Kol. **Stanisław Choda** ze wsi Zagrody, pow. Sandomierz pisze, że jest w ogromnej rozterce. Chciałby przejść szkolenie lotnicze, lecz obawia się „egzaminu wstępnego". Musimy Was wyprowadzić z błędu. Kandydaci na szkolenie lotnicze nie są poddawani żadnym egzaminom. Oczywiście podczas posiedzenia komisji kwalifikacyjnej padają pod adresem kandydata pytania, bądź to z zakresu historii lotnictwa, bądź dotyczące struktury organizacyjnej LPŻ. Zasadniczym ich celem jest poznanie w jakim stopniu kandydat jest zaawansowany teoretycznie w zagadnieniach lotniczych. A więc nie ma mowy o specjalnym „oblaniu" kandydata. Dużą pomocą w utrwaleniu Waszych wiadomości mogą Wam służyć materiały I i II stopnia Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych, no i oczywiście wydawnictwa i prasa lotnicza. Materiały KWWL otrzymacie w Miejskim, Powiatowym lub Wojewódzkim Zarządzie LPŻ.

Kol. **Aleksander Kantorski** z Poznania (3755). Niestety, musimy Wam dać odpowiedź negatywną. Technikum, o które pytacie — nie istnieje. Może Was zainteresują uczelnie pokrewne szkole, w której chcielibyście się uczyć. Są to Technika Budowy Silników. Pierwsze z nich znajduje się w Warszawie przy ul. Hożej 88, a drugie we Wrocławiu przy ul. Kielcowej 43/53.

Przyklaskujemy serdecznie także planom kol. **Mieczysława Ślusarczyka** z m. Pelcznica - Świebodzice, pow. Świdnica. Radzimy jednak wcześniej, chociażby już, zacząć szkolenie lotnicze. Pomoże Wam w tym z pewnością Zarząd Powiatowy LPŻ w Świdnicy. A po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej Oficerska Szkoła Lotnicza (o ile jesteście zupełnie zdrowi) stoi dla Was otworem.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Kol. Ferdynand Mak z Krakowa (3777) chce widzieć w „Skrzydlatej" plany i opisy najciekawszych konstrukcji zagranicznych. Życzenie to spełni w bieżącym roku cykl „Samoloty zagraniczne", w którym postaramy się uwzględniać w miarę możliwości wszystkie zgłoszone do Redakcji życzenia naszych Czytelników.

Cykl „Konstrukcje Polski Ludowej", zakończony w ub. roku, nie objął wszystkich osiągnięć polskic konstruktorów w okresie 10 lat, jakie upłynęły od zakończenia II Wojny Światowej. Nie zostały opisane szybowce „Jaskółka", „Bocian", „Czapla", „Albatros" i „Mucha-100" i samoloty „CSS-12" oraz „Kania". Sprawą uzupełnienia brakujących opisów Redakcja zajmie się w bieżącym roku.

Artykuł o znakowaniu samolotów cywilnych i wojskowych różnych krajów postaramy się zamieścić w możliwie krótkim czasie.

Nadesłane wraz z listem wycinki z prasy przedstawiają samolot radziecki „Jak-18" i samolot brytyjski „Sea Fury". Innych maszyn nie mogliśmy rozpoznać.

Kol. T. Swarowska z Kraśnika (3712) nadesłała do Redakcji kartę ze słusznymi wyrazami krytyki naszego pisma, iż opóźnia się ono często z podawaniem wiadomości techniczno-lotniczych ze świata. Niedociągnięcie to w bieżącym roku starać się będziemy nadrobić, m. in. przez cykl „Samoloty zagraniczne", w ramach którego przewidziane jest zamieszczanie opisów technicznych — obok innych — zarówno pokazanego niedawno przez „Sztandar Młodych" szwedzkiego samolotu odrzutowego „Draken" jak i posiadacza oficjalnego światowego rekordu prędkości, amerykańskiego samolotu „Skyray".

Jeśli chodzi o nie podawanie przez „Skrzydlatą" wiadomości o osiąganiu przez doświadczalne samoloty rakietowe prędkości przekraczających znacznie prędkość dźwięku, krytyka jest niesłuszna, gdyż wiadomość taka była podana w „Kronice Technicznej" ostatniego numeru „Skrzydlatej" w r. 1953, a więc przeszło rok temu.

Kol. Zbigniew Bajkowski ze wsi Oliszki. Plan szybowca „Wrona-bis", konstr. Antoniego Kocjana, będzie zamieszczony w ramach cyklu „Polskie Konstrukcje Lotnicze". Przebieg konstrukcji śmigła dla samolotu jest tematem zbyt obszernym, by mógł być opisany w kolumnie odpowiedzi. Uproszczoną receptę na wykonanie śmigła dla silnika o mocy ok. 6 KM podawaliśmy w Nr 14 (144) naszego pisma z dnia 4 kwietnia 1954 r.

inż. R. W.



Maria Łukasińska z Krakowa. Masz rację, że dziewczęta powinny ładnie wyglądać nawet na lotnisku i nieznaczne, kosmetyczne podkreślenie urody nikomu jeszcze nie zaszkodziło. Nie znaczy to jednak, żeby się malować rażąco, bo ani to ładnie, ani zdrowo dla cery. Przed udaniem się na start natomiast, wskazane jest posmarowanie twarzy odrobiną tłustego kremu, gdyż chroni to skórę przed zbyt silnym słońcem i wiatrem. Przeciw mrozom zaś najlepszy jest tłuszcz gęsi.

Barbara Jasińska z Komorowic. Jeżeli masz zamiłowanie do lotnictwa i zdolności do nauk ścisłych, nic nie staje na przeszkodzie, żebyś po ukończeniu szkoły ogólnokształcącej wstąpiła na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej. Obowiązują tam egzaminy wstępne: z matematyki (piśmienny), fizyki oraz nauki o Konstytucji (ustny).

Szkolenie spadochronowe, które pragniesz ukończyć, odbywa się również w okresie wakacji. O bliższe informacje odnośnie szkolenia zwróć się jednak do Zarządu Powiatowego LPŻ w Bielsku. Życzę powodzenia.

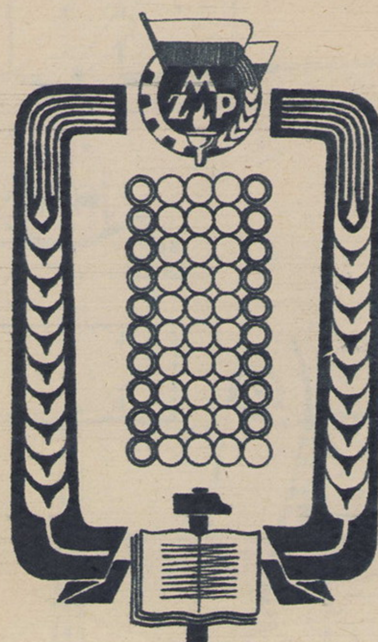
Bożenna Machowska z Warszawy. Droga Bożenko, niezmiernie mi przykro, że muszę Cię zasmucić. Wzrost 1,39 cm przynajmniej na razie dyskwalifikuje Twoją kandydaturę do lotnictwa. Według przepisów brakuje Ci jeszcze 21 cm.

Sprawy jednak nie powinnaś uważać za przegraną, bo masz dopiero 15 lat, czyli jeszcze 6 lat pozostaje Ci na rozrośnięcie, zakładając, że na szkolenie spadochronowe przyjmuje się kandydatów do 21 lat. Dobrze między innymi na wzrost wpływa wszechstronna gimnastyka, czego na wszelki wypadek nie zaniedbaj.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

Zadanie aktualne

NIECH ŻYJE II ZJAZD ZMP!



W rządki poziome wpisać 10 wyrazów pięcioliterowych o znaczeniu: 1) owalne lub okrągłe pierścienie usztywniające kadłub od wewnątrz, 2) pomagają w rozpoznawaniu lotnisk, linii granicznych, pól wzlotów itp. — wspak, 3) gatunek wina, 4) wielka jednostka wojskowa, 5) utwór muzyczny w takcie 2/4 lub 4/4, 6) rury gliniane do osuszania gruntu — wspak, 7) popularna ryba Bałtyku, 8) miasto powiatowe w woj. kieleckim, 9) okres wolny od pracy w czasie jej trwania, 10) sztywna część podwozia. Aktualne rozwiązanie zawierają rzędy pionowe pierwszy i piąty.

Doświadczony modelarz radzi

Antoni Kozłowski — Stalinogród, zapytuje czy można ustanawiać rekordy w kategorii modeli bezogonowców silnikowych. Oczywiście, że można, ale nie w kategorii bezogonowców, bo takiej kategorii nie rozróżnia się obecnie — zgodnie z postanowieniami FAI. Można natomiast bezogonowcem ustalać rekordy w kategorii normalnych modeli silnikowych.

Dalsze Wasze pytanie odnosi się do wiatrakowca. Otóż z wiatrakowcem można startować w grupie modeli specjalnych.

Na ostatnie pytanie: skąd zdobyć materiały modelarskie poza modelarnią — nie możemy dać odpowiedzi.

Marian Socha — Rzeczyce nad Pilicą. W sprawie kłopotów materiałowych Waszej modelarni radzimy zwrócić się do ZW LPŻ w Łodzi. Za pozdrowienia dla Wandy Szemplińskiej w jej imieniu dziękujemy.

Jerzy Śmielkiewicz — Gliwice, stawia poważny zarzut, że w artykule J. Falęckiego pt. „Ocena techniczna II Zawodów Klasy Mistrzowskiej" (SP nr 179) autor mówi o „stateczności spiralnej". Tymczasem, jak słusznie podkreśla korespondent, nie ma takiego rodzaju stateczności, a istnieje jedynie „niestateczność spiralna".

Za rzeczową uwagę, bardzo obszernie potraktowaną, dziękujemy kol. Śmielkiewiczowi, no i postaramy się zwracać baczniejszą uwagę na tego rodzaju „statecznościowe" uchybienia.

Henryk Meller — z Torunia, nadesłał do działu „Co budują modelarze". plan swojego modelu szybowca. Bardzo się cieszymy z planu, ale prosimy — o ile to możliwe — o fotografię modelu.

Wszystkich naszych korespondentów zawiadamiamy, że w tym dziale odpowiadamy tylko na niektóre listy. Większość wyczerpujących odpowiedzi udzielamy listownie.

Pomagamy sobie wzajemnie

Ludwik Gawroński — Rudno, pow. Lubartów, woj. Lublin poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski" z roku 1954 od 1 do 30.

RECENZJE

G. WASILJEW — „MODELE Z RUCHOMYMI SKRZYDŁAMI". Tłum. z ros. Paweł Elsztein. Wydawnictwo MON. Warszawa 1954 r. Str. 156, ilustr. 136. Cena 8 zł. Nakład 6 000 egz.

Polskie tłumaczenie radzieckiej książki, która ukazała się w r. 1953, uzupełnia lukę w piśmiennictwie małego lotnictwa, dając Czytelnikowi pokaźną ilość mało u nas znanych wiadomości na temat lotu skrzydłowego ptaków i zasad budowy modeli skrzydłowców.

Na wstępie dowiadujemy się o tym jak powstaje siła nośna, opór i ciąg, co nazywamy kątem nastawienia, kątem pochylenia samolotu i natarcia skrzydła. Dalej autor wgłębia się w tajniki poruszania się ptaków w powietrzu, omawiając dwa główne rodzaje ich lotu, pracę ruchomego skrzydła przy starcie, zawiśnięciu w miejscu i lądowaniu, podając jako przykłady gołębia, mewę, bociana i wróbla.

Z kolei poznajemy niektóre zagadnienia z teorii lotu wykonywanego za pomocą ruchomych skrzydeł, co staje się pomocne przy budowie modeli skrzydłowców o szeregu różnych rozwiązań, zarówno co do sposobu napędu ruchomych płaszczyzn jak i ich rozmieszczenia w modelu.

Wreszcie rozdział ostatni, uzupełniający wydanie radzieckie, nosi tytuł: „Wyjaśnienie zjawisk fizycznych zachodzących przy powstawaniu siły aerodynamicznej na płacie nośnym". Rozdział ten został opracowany przez redaktora przekładu polskiego mgra inż. J. Rościszewskiego.

Całość książki, choć dotyczy trudnego zagadnienia, jest opracowana w sposób zrozumiały i dostępny już dla uczniów 8—9 klasy szkoły średniej, których znajomość fizyki i mechaniki daje dostateczne podstawy do zrozumienia nieraz dość skomplikowanych problemów lotu skrzydłowego. Zrozumienie omówionych w książce prblemów ułatwia znakomicie szereg obrazowych przykładów, w których widzimy często rysunki i opisy porównawcze pewnych elementów lotu nowoczesnego odrzutowca z lotem ptaków w różnych jego fazach.

W omawianej pracy znajdujemy kilka niedociągnięć.

Radziecki oryginał książki podaje, że rysunki Nr Nr 59, 60, 61 i inne przedstawiają „rzeczną czajkę" w poszczególnych fazach lotu. W naszym zrozumieniu nie jest to czajka, lecz mewa (rybitwa), to też podpisy pod rysunkami tekstu polskiego, jakoby rysunki wyobrażały czajkę — są nieprawidłowe.

Na str. 109 czytamy: „Członkowie sekcji lotu mięśniowego przy DOSAAF..." Radziecki oryginał książki mówi tu o „sekcji maszuszczewa paliota", a więc „lotu skrzydłowego", a nie mięśniowego, co zresztą podane jest prawidłowo na str. 93 tłumaczenia polskiego.

Na str. 114 czytamy błędne tłumaczenie tekstu rosyjskiego: „Wałek obraca się dzięki nawijającej się na niego nici..." Tak nie jest. Wałek obraca się dzięki rozwijaniu się nawiniętej nań nici pociąganej przez pasma gumy. Radziecki zaś tekst brzmi w tłumaczeniu następująco: „Wałek obraca się przy pomocy nawiniętej na niego jedwabnej nici...", a nie „nawijającej się".

Dalej czytamy (str. 115): „Nierównomierność naciągu gumy na początku i przy końcu zapuszczania była kompensowana kształtem wałka...". Pomijając już nieprawidłowość wyrażenia „zapuszczania" — powinno być tu „pracy silnika", gdyż mowa jest o całym cyklu jego działania, a nie o momencie samego rozruchu.

Wyrażenie „prostownik" (str. 114) powinno być zastąpione określeniem „prowadnica".

Zdanie podane na str. 140 — „Rodzaje warstw przyściennych" — jeśli nie miało służyć jako tytuł nowego podrozdziału — jest niepotrzebne.

Niektóre rysunki dodatku do przekładu polskiego (rys. NrNr 22, 28 i inne) są niepotrzebnie duże, zaś samolot przedstawiony na rys. 23 nie licuje z wartościową treścią książki (kiedy to budowano takie kabiny załogi?).

Trzeba jednak podkreślić z naciskiem, że całość książki wypadła dobrze. Zarówno Tłumacz jak i Redaktor poświęcili wiele trudu, aby uzupełnić wzory matematyczne radzieckiego oryginału (str. 22 i 23), zaopatrzyć polskie wydanie w szereg sumiennie opracowanych objaśnień i przypisków redakcji (znajdujemy je w kilkunastu miejscach, czego nie ma oryginał radziecki), zapewnić prawidłowe słownictwo i oznaczenia techniczne. Nawet w spisie literatury podanym na końcu książki nie omieszkano zamieścić polskich tłumaczeń radzieckich źródeł, a ostatni nowy rozdział dodany do wydania polskiego jest najbardziej wymownym dowodem, że twórcy wydania polskiego potraktowali swą pracę jak najbardziej sumiennie, oddając do rąk Czytelnika jedno z najlepszych wydawnictw minionego roku.

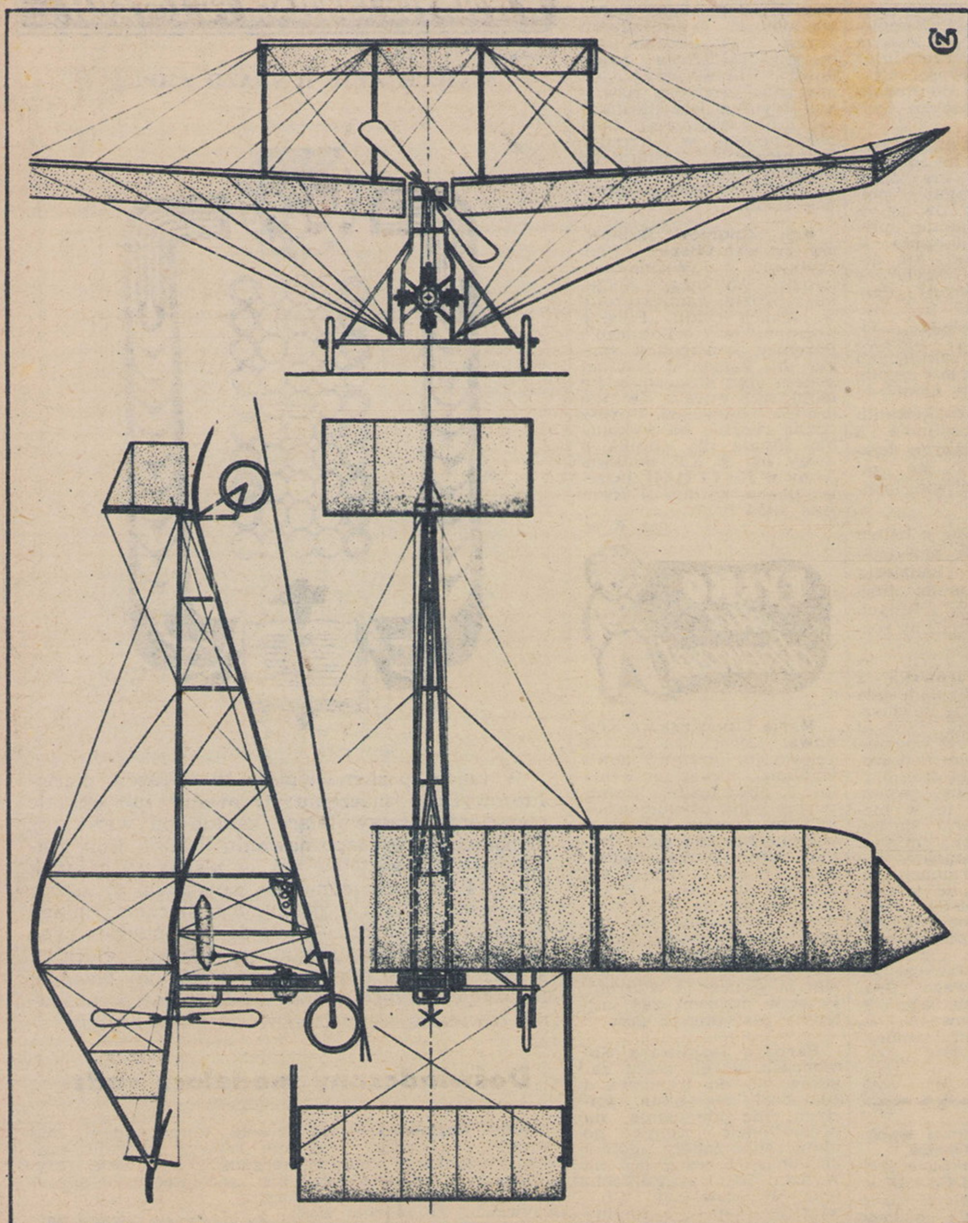
Żywa i „lotnicza" okładka książki, przy umiejętnym wykorzystaniu motywów wydawnictwa radzieckiego, jest jeszcze jedną chlubną stroną polskiego wydania. *(fr)*

Skrzydlata Polska 

ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Maszynopisy otrzymano dnia 17. 1. 1955 r. Wydrukowano 28. I. 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 298/C B-6-1570



PLAN SAMOLOTU inż. Libańskiego. Rysunek rekonstrukcyjny odtworzony przez ZDZISŁAWA GRYGLICKIEGO na podstawie fotografii i danych technicznych.

SAMOLOT LIBAŃSKIEGO

INŻ. Libański był znany jako autor broszury „Podbój atmosfery", wydanej w 1905 roku we Lwowie. W roku 1910 zbudował on własny samolot w układzie półtorapłata, w którym dolny płat był większy od górnego. Kadłub tej konstrukcji był metalowy, o przekroju trójkątnym. Płaty, stateczniki i stery były drewniane, obciągnięte tkaniną. Oryginalna konstrukcja tego aparatu, nazwanego przez konstruktora „monoplanem", jest widoczna na załączonym rysunku oraz fotografii. Ster wysokości umieszczony był z przodu na odpowiedniej konstrukcji belkowej, między którą znajdowały się dwa małe stateczniki kierunkowe. Trójkątne powierzchnie na zewnętrznych końcach płatów miały służyć do utrzymania stateczności poprzecznej. W końcu kadłuba umieszczony był statecznik poziomy i usterzenie kierunkowe. Podwozie składało się z trzech kół. Dwa koła przednie, umieszczone w widelcach podpartych osią, posiadały amortyzację gumową w miejscu gdzie podłużnice kadłuba przechodziły nad wspornikiem łączącym obydwa widelce kół. Gwiazdowy, czterocylindrowy silnik o mocy 50 KM, umieszczony był z przodu kadłuba u dołu przed pilotem. Przeniesienie obrotów silnika na śmigło odbywało się za pośrednictwem kół zębatych i łańcucha. Fotel dla pilota umieszczony był pod płatem. Rozpiętość samolotu wynosiła 11 m, a ciężar własny 260 kG.

Pomimo oryginalności konstrukcji oraz starannego i kosztownego wykonania, samolot Libańskiego nie wykazał dobrych właściwości w czasie prób.

Libański był wielkim entuzjastą lotnictwa i inicjatorem wszystkich lotniczych poczynań we Lwowie. Z jego to inicjatywy powstał w 1909 roku „Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej", który rozwijał ożywioną działalność. Zorganizowana przez związek „Pierwsza Wystawa Awiatyczna" w 1910 roku zgromadziła wiele cennych eksponatów oraz samolotów budowanych ówcześnie na terenie Lwowa. Na wystawie tej również był umieszczony samolot Libańskiego.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Pierwszy samolot, zbudowany przez inż. Libańskiego we Lwowie. (Zdjęcie Archiwalne)



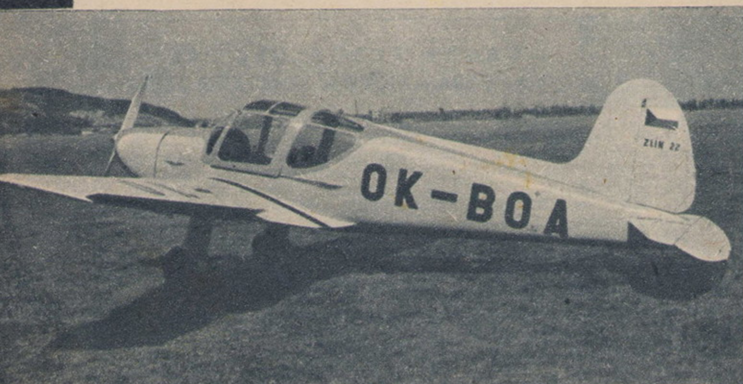
SAMOLOTY ZAGRANICZNE

DWUMIEJSCOWY dolnopłat z krytą kabiną, przeznaczony do celów szkolno-treningowych i turystyki.

Skrzydło, całkowicie drewniane, składa się z trzech części. Keson przedni kryty sklejką, pozostała część skrzydła — płótnem. Lotki drewniane pokryte płótnem. Klapy do lądowania całkowicie drewniane. Kadłub typu monokok, całkowicie drewniany, podobnie jak stateczniki — pionowy i poziomy. Stery kryte płótnem. Samolot posiada stałe podwozie z amortyzatorami olejo-powietrznymi. Kółko ogonowe obrotowe. Wyposażenie normalne płatowca w przyrządy pokładowe pilotażowo-nawigacyjne i kontrolne silnika. Sterowanie wysokości — drążkami, a kierunku — nastawnymi pedałami. Sterownice podwójne. Jako wyposażenie specjalne przewidziane jest oświetlenie do lotów nocnych i narty.

Samolot jest produkowany przez Zakłady Samochodowe Otrokovice koło Gottvaldova. Wyposażony jest on w silnik tychże zakładów Zlin Persy 3 o nominalnej mocy 57 KM przy 2 470 obr/min.

inż. Z. J.



ZLIN 22
Czechosłowacja

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 10,60 m, długość — 7,40 m, wysokość — 1,96 m, powierzchnia nośna — 14,65 m², ciężar pustego samolotu — 460 kG, obciążenie użytkowe — 340 kG, obciążenie powierzchni — 54,6 kG/m².

OSIĄGI

Prędkość max. — 215 km/h, prędkość przelotowa — 190 km/h, prędkość max. wznoszenia — 3 m/sek., pułap praktyczny — 4 400 m. zasięg z 3 pasażerami — 1 000 km.

